Ion Dobran

doi ani de foc ne



General-maior (ret) ION DOBRAN

DOI ANI DE FOC PE *MESSERSCHMITT*

Jurnal de front 1943-1945

Ediţie îngrijită de Dan Gîju

Editura Favorit
Bucureşti, 2018

Imagine coperta 1: pictor Ion Ţarălungă (detaliu), colecţia Ion Dobran Dana-Irina Stănculea

Editura Favorit © 2018 – Nihil sine libris!
Editor: Dan Gîju
Credite foto: Ion Dobran, Dan Gîju şi *Wikipedia* (pentru portretele aşilor germani).
Responsabilitatea asupra conţinutului aparţine autorului.
e-mail: editura.favorit@yahoo.com
telefon: 0727.309.606

Descrierea CIP a Bibliotecii Naţionale a României
DOBRAN, ION
Doi ani de foc pe Messerschmitt: jurnal de front: 19431945 / gral-maior(r) Ion Dobran ; ed. îngrijită de Dan Gîju. – Bucureşti : Favorit, 2018
Index
ISBN 978-606-8804-29-3

I. Gîju, Dan (ed.) 821.135.1
94

Motto:

Dacă nu ar fi rândurile acestea, pe care mă încăpăţânez să le scriu seară de seară, la lumina lumânării de campanie, înaltă şi lată ca o cutie de cremă de ghete, nici data n-aşşti-o. Parcă aici noţiunea timpului dispare. Rămâne un scurt, foarte scurt prezent în care trăim o senzaţie cu totul particulară, în care, într-adevăr, timpul nu mai are nici conţinut şi nici preţ, nu are margini, şi alunecă din nimic spre nimic.
Oare, să fie acea panta rei, *curgerea veşnică?*

Ion Dobran, 27 august 1943,
Kramatorskaia (Ucraina]

ULTIMUL AS

în loc de cuvânt-înainte

Generalul-maior (ret.) Ion Dobran – pilot de război şi autorul acestui „jurnal de front”, practic scriitorul unei singure cărţi, una însă de mare impact în domeniul aeronautic – s-a născut la 5 februarie 1919, la Văleni Podgoria (fostă Vrăneşti, judeţul Muscel), în judeţul Argeş, tatăl său Constantin fiind plutonier de jandarmi, iar mama, Maria (născută Angelescu), moaşă comunală. Este absolvent al Liceului militar „Mihai Viteazul” din Târgu Mureş (iunie 1939) şi al Şcolii Militare de Ofiţeri de Aviaţie din Cotroceni, cu gradul de sublocotenent (10 mai 1941), totodată având şi studii de Drept, nefinalizate însă din motive politice, învăţământul superior românesc de după război fiind subordonat, evident, intereselor comuniste. Specializat în aviaţia de vânătoare la Ghimbav-Braşov, pe finalul anului 1941, răstimp în care România intrase în război, alături de Germania – nemţii pentru cucerirea lumii, noi pentru recuperarea Basarabiei –, Ion Dobran va fi repartizat la Grupul 9 Vânătoare (Flotila 1 Vânătoare), în Escadrila 48, cu baza la Pipera. Deja, la acea dată, armata română – implicit Aeronautica Regală – dăduse grele jertfe pe front, săvârşind glorioase fapte de arme, unele reflectate în presă şi în cărţi, ca de pildă în volumul *Noi dela Bombardament,* de Grigore

Olimp Ioan (1913-2013), apărut chiar la finele anului 1941, în fapt primul jurnal de front al unui pilot român angrenat în războiul antisovietic (republicat după Decembrie 1989 cu titlul *Bombardierele atacă. Jurnal de*

război), asta fără a mai pune la socoteală cărţile reporterilor de front autentici, trimişi în misiune specifică de Ministerul Propagandei, gen *Ard malurile Nistrului* (Constantin-Virgil Gheorghiu, 1941), *Drumuri de sânge. De la Prut la Odesa* (George Gh. Pâslaru, 1941) ş.a. Strict referitor la sectorul aeronautic, în anul 1942, avea să apară şi volumul *Sburăm spre răsărit. Carte de răsboiu* (Editura OFAR, Bucureşti) de N. Ladmiss-Andreescu (1907-2000) şi altele câteva, în marea lor majoritate însă, din motivele cunoscute, ca şi *Jurnalul locotenentului Dobran* – de care ne ocupăm în prezentarea de faţă –, abia după 1989 ajungând în bibliotecile românilor. Deocamdată însă, în martie 1943, Grupul 9 Vânătoare este trimis în misiune de luptă pe Frontul de Est, contra Rusiei Sovietice, tânărul sublocotenent Dobran (va fi avansat locotenent în martie 1944) fiind încadrat în armata de operaţii, apoi detaşat la Tiraspol, pentru a face trecerea pe aparatul *Messerschmitt Me 109G.* La manşa acestui avion, îndeosebi, avea să obţină victoriile sale care-l vor situa pe un loc onorabil în *Lista aşilor aripilor româneşti,* cu 13 avioane inamice distruse, dintre care nouă victorii omologate (aparate inamice doborâte cert, în luptă aeriană), trei probabile şi unul distrus la sol, per total adunând 340 de misiuni la inamic şi 74 de lupte aeriene, el însuşi fiind doborât de trei ori, din fericire fără urmări grave. Practic, şirul victoriilor sale, reflectate şi în jurnal, începe la 6 septembrie 1943, la Blizneti, în Ucraina de azi, când doboară primul aparat inamic, un *Yak* sovietic, trei zile mai târziu, în aceeaşi localitate, mai doborând un *Il-2,* iar la 25 septembrie, la

Togmaciansk, un alt *Yak.* Deşi tânăr şi aproape că nou venit pe front, pe finalul anului 1943, sublocotenentul Ion Dobran – alias „Ţiganu” (poreclit aşa pentru tenul său închis la culoare, cu toate că este român get-beget) – era deja cunoscut şi apreciat în aviaţia de vânătoare, nu tocmai întâmplător

caricaturistul militar Vasile Scripcaru realizând în 1943 sugestivul său desen intitulat „Fachirul”, cum i se va spune de acum înainte „Ţiganului”, aceasta întrucât câştigase un duel cu *Hauptmcm-ul* Helmut Lipfert (1916-1990), celebrul deja as german, expert în proba de zbor la firul ierbii. Ceea ce frapează la „Fachirul” însă este amănuntul că, începând cu ziua de 14 august 1943, când intră în pâine pe frontul antisovietic, presimţind cumva că va face istorie – atâta câtă poate face un sublocotenent din aviaţia de vânătoare a cărui principală preocupare este supravieţuirea –, începe să scrie jurnalul comentat aici, „seară de seară, la lumina lumânării de campanie”, în fond singura sa carte în adevăratul sens al cuvântului, ideile, faptele şi evenimentele fiind schiţate iniţial lapidar, pe nişte agende de buzunar de dimensiunea buletinului de identitate (şi care s-au păstrat, din fericire). în fond, este vorba despre nişte aşa-zise scurte notiţe fixate în fugă, pe care le va dezvolta imediat mai apoi, în clipele de răgaz dintre două lupte, pe caiete de şcoală, astfel că, zi de zi, aproape, şi lună de lună, pendulând de la est la vest, cu armata română, la început combătând alături de nemţi împotriva ruşilor, dar şi a americanilor, iar mai apoi alături de ruşi împotriva nemţilor şi a ungurilor, din august '43 şi până în ultima zi a războiului (9 mai 1945)... Răstimp în care tuturor acestor... naţii războinice, ca să le zicem aşa, le-a scos din circuit cel puţin un aparat de zbor, în acelaşi timp însă transformân- du-se, la modul cel mai voluntar cu putinţă, şi într-un fel de cronicar neoficial al aviaţiei noastre de vânătoare, un risc

asumat cu inconştienţa tinereţii în fond, demersul său fiind cât se poate de neregulamentar şi, mai ales, periculos în cazul în care „jurnalul” său ar fi căzut în mâna „aliatului” sovietic de conjunctură sau dacă nu, mai apoi, a vreunui informator din armata română comunistă. Cum, necum, cert este că această cronică aparte, care acoperă

evenimentele – este drept că destul de lapidar pe alocuri şi nu chiar în totalitate – dintre vara lui 1943 şi până în primăvara lui 1945, cu o extensie mai mult decât rarefiată apoi până la 5 decembrie 1946, ziua căsătoriei eroului nostru cu domnişoara Angela Orăşanu din Bucureşti (naşi de cununie fiindu-le soţii Nadia şi Constantin „Bâzu” Can- tacuzino, asul nr. 1 al aviaţiei române, cu 69 de victorii), va reuşi să vadă totuşi lumina tiparului în 1998, într-un tiraj onorabil, de 1 000 de exemplare (conform contractului de editare), la mai bine de o jumătate de veac, aşadar, din momentul scrierii ei, la Editura Modelism Internaţional din Bucureşti. Era a treia carte din seria „Aşii aviaţiei române” a editurii respective (primele două numindu-se *Singur pe cerul Stalingradului,* de Ion Profir, în 1996, şi *Vasile Craiu,* de Titus Axente, 1998), prefaţată fiind de generalul de flotilă aeriană Gh. Bucşă şi postfaţată de Dan Antoniu, „carte de o sinceritate uluitoare”, după cum o semnala în săptămânalul „Observatorul militar” nr. 13 (31 martie-6 aprilie 1998) comandorul (r) Vasile Iuraşcu. Tot acum, la aceeaşi editură, apare volumul *Un nume de legendă – Căpitan av. erou Alexandru Şerbănescu,* de Vasile Tudor, unde este amintit şi asul Ion Dobran. Este momentul când, practic, „Fachirul” este redescoperit de iubitorii aviaţiei şi nu numai, de acum încolo, când şi când, fiindu-i dedicat câte un articol de ziar ori chiar o carte întreagă, precum volumul coordonat de Aurel Pentelescu, Marius-Adrian Nicoară şi Dan Antoniu intitulat *O legendă vie. Generalul de flotilă aeriană lon-Stra- tulat Dobran* (Editgraph,

Buzău, 2010), în fond un interviu- fluviu cu protagonistul nostru, documentat şi pe baza *Memoriului* său *original* din arhivele militare. Mai mult decât atât, *Jurnalul locotenentului Dobran* avea să se constituie şi într-o provocare, într-un model de urmat, determinând în scurtă vreme o întreagă pleiadă de piloţi de vânătoare şi de bombardament să-şi redacteze şi, numai ei ştiu cu ce

eforturi materiale şi cu ce emoţii, să-şi publice amintirile de război. Comandorii ingineri Dan Stoian (ulterior general) cu *Pumnul ţării* (Editura Modelism, 1999) şi Sorin Tulea cu *Amintiri din războaie neterminate* (Editura SemnE, 2003) sunt numai două dintre exemplele mai la îndemâna noastră, nominalizaţi cu prioritate aici fiindcă întâmplarea a făcut să-i cunoaştem personal, ca de altminteri şi pe Ion Dobran, pe loan Di Cesare, „Chiţu” Gavriliu şi alţii, nu mulţi, aidoma lor.

în ceea ce-l priveşte pe „Fachirul”, din punct de vedere biografic, să mai reţinem că, trecut în rezervă abuziv în primăvara lui 1952, repartizat la Uzina „Rákosi Mátyás” (redenumită ulterior, după criza ungară din 1956, „Timpuri Noi”), acesta se va califica în meseria de strungar, ulterior ajungând normator şi tehnolog, ca din 1954 şi până în 1973, când se pensionează, să se angajeze din nou în aviaţie, ca pilot, nu în domeniul militar însă ci în acela utilitar, la TAROM. Deşi tardiv, după 1989, îşi va câştiga şi unele dintre drepturile sale de erou autentic, astfel că, în anul 2000, este avansat onorific la gradul de general de flotilă aeriană în retragere, actualmente fiind general-ma- ior (cu două stele). Dintre decoraţiila sale, se reţin cu deo-sebire Virtutea Aeronautică (Crucea de aur, Cavaler, Ofiţer şi Comandor cea mai mare, care „se purta la gât şi doar şapte au fost acordate”; el le-a obţinut doar pe primele trei), apoi Coroana României, Steaua României clasa a 5-a (fusese propus pentru Ordinul „Mihai Viteazul”, dar i s-a dat tot Steaua României, clasa a 4-a), Leul Alb cehoslovac, apoi Victoria – „dată tot de

români” – şi Pobeda, de la ruşi.

Acum, la ora când scriem aceste rânduri, Ion Dobran se apropie de frumoasa vârstă de 100 de ani şi locuieşte singur – soţia trecând la cele veşnice de câţiva ani, iar cei doi copii şi nepoţii fiind fiecare la casele lor –, undeva pe strada Popa Nan, în Bucureşti; mai apare, uneori, la

câte un eveniment comemorativ ori sărbătoare dedicată eroilor aerului, unde este privit cu interes, dar şi cu mare şi nedisimulat respect, de tot mai puţinii cunoscători ai legendelor aviaţiei române de odinioară, „Fachirul” fiind nimeni altul, de fapt, decât ultimul as veritabil al aripilor noastre. Iar în ceea ce priveşte strict cartea sa, foarte puţin cunoscută şi comentată în publicaţiile de specialitate, apreciem că, înainte de toate, este jurnalul unei stări de spirit, al unei generaţii glorioase care a scris istoria ca nimeni alta, al unui timp aparent îndepărtat deja, prea tragic totuşi pentru a mai merita să fie ţinut minte şi, cu toate acestea, oricând repetabil dacă vom face greşeala să-l uităm – sau să ne prefacem că-l uităm! – cu desăvârşire...

*

însemnările din această carte editată acum de Favorit, în forma lor oarecum brută – după cum am arătat şi mai sus –, au văzut lumina tiparului în două ediţii până azi, ambele la Editura Modelism, prima oară în 1998, precum precizam şi, a doua oară, în 2010, sub titlul *Jurnalul locotenentului Dobran,* atât de comun cunoscătorilor, prin grija inconfundabilului entuziast care a fost jurnalistul, editorul şi marele pasionat de aviaţie şi, în genere, de armată şi de tehnică militară care a fost şi rămâne inginerul Cristian Crăciunoiu (1951—2012), prefaţa fiind semnată iniţial de generalul de flotilă aeriană Gheorghe Bucşă, şeful Statului Major al Aviaţiei şi Apărării Antiaeriene, cum era pe atunci. Precizăm că şi ediţia de faţă, cum ar

veni a treia – dar, de fapt, cea dintâi în ceea ce ne priveşte, pentru care i-am propus autorului şi ne bucurăm că a aceptat un titlu de sine stătător, cât se poate de relevant, apreciem –, ceva mai aerisită decât primele, datorează mult strădaniei depuse de editorul iniţial în culegerea şi ordonarea mate-

Halelor, textul de la interior fiind, practic, acelaşi, cum de altminteri este firesc, cele câteva mici corecturi de literă, uneori de expresie, plus aranjarea şi completarea notelor, acolo unde a fost cazul, desigur, impunându-se de la sine.

Din considerente tactice şi din principii ce ţin de politica noastră editorială însă, cum am arătat, am renunţat la titlul aşa-zis *originar,* mai percutant şi întrucâtva consacrat, totuşi depăşit de evoluţia evenimentelor, apreciem, după cum, din motive independente de voinţa noastră, a trebuit să renunţăm la unele ilustraţii de început, aspect compensat în schimb cu o anexă iconografică nu mai puţin interesantă şi adecvată evenimentelor relatate în carte. De prisos să mai insistăm asupra faptului că, în măsura în care ne-a stat în putinţă, am operat tacit unele corecturi absolut necesare, am eliminat prescurtările, iar denumirile localităţilor străine – majoritatea redate în „jurnal” după harta operativă germană păstrată şi azi cu evlavie de către eroul nostru în arhiva sentimental-istorică – au fost actualizate, fiind puse în concordanţă cu uzanţele în vigoare, ca bază luând reperul general acceptat la nivel european, şi nu în ultimul rând, am întocmit un indice de nume, amănunt pe care autorul însuşi l-ar fi dorit foarte mult încă de la prima ediţie.

în sfârşit, ne face plăcere să precizăm că actuala ediţie a „jurnalului de război”, materializată la iniţiativa noastră, dincolo de valoarea sa indiscutabilă pentru istoria aripilor româneşti, are şi o acoperire greu de evaluat în altceva decât în sentimente de preţuire şi admiraţie pentru autorul lui, bravul general-

maior (r) Ion Dobran, care sărbătoreşte cu această ocazie un veac de existenţă, integral petrecută în România lui dragă, al cărei cer l-a apărat cu propria-i viaţă în ultima mare conflagraţie a secolului trecut, începând din vara lui 1943, în cei aproape doi ani rămaşi până la încheierea păcii bifând în contul ei peste 10

victorii aeriene, situându-se astfel pe un onorant loc 16 – la egalitate cu locotenentul Nicolae Polizu-Micşuneşti şi cu adjutantul Dumitru Ilie – în clasamentul semioficial oferit de un autor străin (că noi nu am fost în stare!] al aşilor din aviaţia română activă pe fronturile celui de-al Doilea Război Mondial[7].

Acestea fiind lămurite, nu ne mai rămâne decât să precizăm că suntem onoraţi să vă prezentăm un erou, un supravieţuitor autentic, un român cum puţini s-a întâmplat să cunoaştem, un învingător la superlativ, un om cu frica lui Dumnezeu totodată, în fond şi la urma urmei însă un muritor pe deplin conştient de menirea şi destinul său aici, pe pământ, în Bucureştiul nostru drag, pe strada Popa Nan mai exact, unde l-am cunoscut şi intervievat cândva pentru revista „Viaţa militară”[8].

Prin „jurnalul locotenentului Dobran” – în fond şi la urma urmei cronica unei stări de spirit, a unei generaţii, al unui timp istoric –, literatura militară îşi adaugă una dintre cărţile ei cele mai vii, veridice, trăită de la prima până la ultima pagină şi, deci, între cele mai importante pe care vreun militar de profesie le-a încredinţat tiparului vreodată. Fără pretenţia că este un as

---

7 Dénes Bernád, Weal John, *Rumanian Aces of World War 2,* Oxford: Osprey Publishing, 2003. Vezi şi https://ro.wikipedia.org/ wiki/Lista_aşilor_aviaţiei_române_din_cel_de-al_Doilea_Răz- boi_Mondial.

8 Articolul *I se spunea „Fachiru”,* în „Viaţa militară”, nr. 1/sep- tembrie 2004, p. 44 şi urm., inclus apoi în volumul *Aşii aviaţiei regale,* Editura Favorit, Bucureşti, 2018, p. 105-130. Vezi, eventual, şi articolul *Duelul şoimilor,* în „Viaţa militară” nr. 3(19)/2008,p. 12-15.

la fel de valabil în arta scrisului precum a fost şi rămâne în aceea a zborului, generalul-maior (r) Ion Dobran este un cronicar din stirpea cea mai pură a maeştrilor de odinioară, continuator al

legendarilor Milescu Spătaru, Miron Costin şi ceilalţi, mai nou al căpitanului (r) Marin Predescu, locotenent-colo- nelului Ion Tobă-Hatmanul (aceştia doi promovaţi nu întâmplător de editura noastră], comandorilor Sorin Tulea şi Tudor „Dido” Greceanu, marinarului Nicolae Mujicicov, medicului militar în rezervă Râul Dona, nu în ultimul rând reginei Maria a României (de ce nu?], istoricului Gheorghe 1. Brătianu şi altora mulţi, cavalerişti, infanterişti, artile- rişti, aviatori, marinari etc., camarazii de generaţie şi de destin ai „Fachirului”, cunoscuţi ori mai puţin cunoscuţi, cu toţii însă combatanţi de temut – cu sabia şi cu condeiul – pentru România eternă în cele două războaie mondiale şi în toate câte au fost...

Este datoria noastră, a generaţiilor care venim, să le cunoaştem faptele şi să Ie cinstim memoria.

Măcar atât să facem pentru ei!

Colonel (r) Dan Gîju
Bucureşti, 20 februarie 2018

PARTEA I

însemnări de pe Frontul de Est



Autorul acestui jurnal, undeva pe Frontul de Est, în vara anului
1943, în cabina acelei minunate bijuterii care a fost *Messerschmitt-u\ 109 G6.*

Anul 1943

14 august. în sfârşit, devenim operativi în Est; la 10.55, decolăm de pe Tiraspol, în zbor direct către Kramatorskaia. Din bătrânul *Ju 52*[9]*,* privesc monotonia peisajului. Toţi sunt tăcuţi... Cei nouă din Grupul 9 îşi fac gânduri. Sunt sublocotenentul Vasile Gavriliu (alias „Chiţu"), sublocotenentul Ion Dobran şi adjutanţii Bedreagă, Botnar, Onofrei, Nicoară, Miron, Iliescu şi losif Moraru. Pe locotenentul Niki Bătrânu nu-l pun la socoteală. Unora le este rău din cauza scuturăturilor. Trecem Bugul şi Niprul cel mare, Zaporoje şi Dnipropetrovsk, apoi stepa..., stepa monotonă. La 14.05, ajungem; frontul este abia la 16 km. Aşteptând pe teren, vedem sus un Tfl/<[10] care ne dă târcoale; a pornit în recunoaştere pentru a vedea ocuparea terenului. ACA-ul[11] trage fără convingere; este primirea noastră pe front. Camarazii din Grupul 7 par a se bucura că am venit. Vorbim de una, de

---

9 *Junkers Ju 52,* trimotor german de transport trupe şi mărfuri, aflat şi în dotarea Aeronauticii Regale Române.

10 *Yakovlev Yak-l,* avion de vânătoare sovietic, monoplan, cu aripi de lemn, ulterior îmbunătăţit *(Yak-2* şi, îndeosebi, *Yak-3,* intrat în 1944 în producţie de serie), bine armat, fiabil.

11 Abreviere de la Apărarea Contra Aeronavelor.

alta şi timpul trece; mai facem un fel de şcoală la sol. în rest, misiunile se succed; nicio doborâre! Seara, pe la 20.00, este demult întuneric, vine bombardamentul de noapte,

dar noroc că nu mai suntem pe teren... Tirul e infernal, bombe de calibru mic cad în mare număr, dar cele mai multe fără efect. O baterie germană zgâlţâie clădirea în care stăm, iar eu cu „Chiţu” schimbăm feţe, feţe. Ordonanţa lui se repede printre noi, la geam, şi închide obloanele de lemn.

„Chiţu” glumeşte:

- Unul dintre voi, Nichita sau Bogdan, trebuie să plece în ţară.

Amândoi soldaţii sar pe întrecute:

-Eu!

- Ba eu, domnule sublocotenent!...

Şi pentru ei, ca şi pentru noi este prima emoţie în contact cu frontul.

15 august. Sfânta Maria Mare, ziua mamei... Primul gând l-am închinat ei, care în ţară, zi de zi, tremură pentru mine. Este o zi memorabilă şi pentru cariera mea de pilot de vânătoare; ies în prima misiune în sector, vânătoare liberă cu Colea Naghirneac, colegul meu basarabean. întâlnim şi angajăm lupta doi contra unsprezece într-un cerc în care am avut poziţii de tragere, dar, nerăbdător, am tras prea de departe şi Ta/c-urile s-au răsturnat în adâncuri înainte de a fi lovite ca lumea. Bineînţeles că, după câteva manevre, îl pierd pe Colea şi iau înălţime. Patru Ya/<-uri se ţin scai de mine, altele trei sunt în dreapta şi mai jos; manevrăm, manevrăm, ele cad din nou în spate şi trag, şi trag..., dar nimic încă. Cei patru mai apropiaţi sunt sub mine şi mai jos cam cu 100 de metri, mă bucur şi râd în sinea mea; sunt calm şi conştient că nu pot să-mi facă nimic, deoarece fiind mai sus, sunt mai tare. Sunt cu ochii în

patru, să văd dacă nu cumva mai sunt şi alţii mai sus, apoi atac încă o dată, şi încă o dată... Unul apare în cuţit, în faţă, era să mă ciocnesc şi trag, trag toată muniţia. Hotărât lucru, ceva nu

este în regulă. Degajez cu regret în răsturnare, văd Sla- vianskul, apoi Doneţul, Maiaki, în fine Kramatorskaia şi aterizez. Băieţii din Escadrila 57, în care sunt acum, mă iau pe sus şi, bătându-mă pe spate, mă aruncă în aer. Prima misiune, prima luptă aeriană şi nu a lipsit mult ca să fie şi prima victorie!

Pe la ora 18.00, când hotărâserăm – „Chiţu” cu mine – să plecăm la cantonament, prin surprindere, în zbor razant, suntem atacaţi de o formaţie de 7/-2[12] [13] însoţite de *Yak-un.* Acum, într-adevăr, pe aerodrom e un adevărat iad. Ei trag cu toate armele şi noi ripostăm cu întreaga apărare a aerodromului... Bubuie de pretutindeni tunurile uşoare, pe afete *quadruple,* zvârlind pe cele patru ţevi şerpi coloraţi de foc, ce par a se încolăci într-un mers de tirbuşon, căutând ţinta, în timp ce mitralierele, cu cadenţă mai mare, le completează. Sunt adăpostit într-un şanţ împreună, cu sublocotenentul Costin Georgescu şi suntem fericiţi că nu ne-au căzut în cap decât tuburi arse, pe care căştile de zbor le suportă. „Chiţu” nu a mai ajuns la şanţ; după o mică clădire de beton, cubică, aleargă cu disperare, când după un colţ, când după altul, în funcţie de tirul ruşilor: în trecere, din faţă, lateral sau din spate; scenă magnifică! Efectele bombardamentului, destul de slabe, au atins un singur avion de asalt şi au rănit un maistru mecanic de avion. La noi, totul intact; şi prima zi

---

12 *Iliuşin 11-2,* poreclit *Şturmovik,* avion de atac la sol sovietic, din al Doilea Război Mondial, cu efect mare împotriva blindatelor.

13 Pachet cu hrană rece, în norma piloţilor în misiune, aterizaţi pe alte terenuri decât cele de bază *(Ib.germ.').*

efectivă, de front, se arăta încântătoare. Masa însă e foarte slabă, ne împăcăm greu cu *Pferpflegung-uV* german, pe urmă, mai este şi frontul ăsta, care pare a fi prea aproape; ruşii masează în zona lor extraordinar de multe tancuri, ceea ce nu prevesteşte ceva bun. Tot azi,

ies în misiune Botnar şi Nicoară, primul angajează lupta cu Ta/c-urile care făceau protecţia 7/-2-uriIor. Spectaculos, dar tot fără efect semnificativ.



Asul „Chiţu”

Pentru noi, azi, au fost trei victorii: Alexandru Şerbănescu, Tudor Greceanu[14] şi Cristea Chirvăsuţă, toţi trei doborând câte un avion de vânătoare sovietic. în rest, misiuni de însoţire a bombardamentului şi asaltului propriu, vânătoare liberă în acoperirea zonei de front. Seara, iar ne vizitează ruşii cu Po-2-uri din escadrilele lor de bombardament de noapte, zise de „deranjament”, dar au început deja să nu ne mai deranjeze, oboseala ne face să fim blazaţi.

---

14 Locotenentul (pe atunci] Tudor Greceanu [1917-1994], zis „Dido”, unul dintre marii aşi ai aviaţiei de vânătoare române din al Doilea Război Mondial, comandant de escadrilă, cu circa 1 000 de ore de luptă pe front, peste 300 de misiuni de război, 43 de avioane inamice doborâte, între care 27 omologate, decorat cu Ordinul „Mihai Viteazu”, Virtutea Aeronautică ş.a. în 1949 este arestat, judecat ca duşman al poporului şi aruncat în închisoare, unde se împrieteneşte cu legendarul vânător de partizani Ion Tobă-Hatmanu (1903-1979), al cărui ginere devine după 1964, când ambii sunt eliberaţi. Erou de roman, cu o evadare din penitenciarul Aiud la activ, de două ori condamnat la moarte, apoi graţiat şi condamnat la muncă silnică pe viaţă, după 1989 Greceanu îşi va relata aventurile unor jurnalişti, în baza articolelor consemnate de aceştia tipărindu-se mai târziu, după moartea sa, volumul memorialistic *Drumul celor puţini,* apărut prin grija surorii sale, Martha Greceanu.

16 august. Toată noaptea nu ne-au lăsat în pace, culminând cu ora 02.10, când o bombă a căzut foarte aproape de clădirea cu ziduri roşii în care eram; zgâlţâ-



Ion Dobran („Fachirul”), Ia anii scrierii jurnalului, şi aşii Alecu Şerbănescu şi Ion Milu, camarazii săi de arme,

ind-o puternic, ne lasă fără geamuri. La 02.45, plantonul dă deşteptarea, pentru că la 03.10 trebuie să plecăm la aerodrom; e răcoare şi semiîntuneric. Nicio jumătate de oră însă şi 7/-2-urile ne-au şi călcat! Decolează în alarmă Milu[15] [16] şi Ursache, reuşind să doboare fiecare câte un *11-2,* rămase „probabile” până le vor confirma trupele din prima linie. Ruşii au folosit *Tiefangriff-\i\w* în mod magistral, dar au lansat prea devreme bombele şi au deschis focul prea de departe şi imprecis. Un *11-2* a fost lovit de ACA şi doborât la o distanţă nu prea mare, aşa că onoarea e salvată. Pe la ora 18.00, un bombardament efectuat de la mare înălţime cu trei *Boston-uri*[17] rămâne, practic, tot fără efect.

---

15 Ion Milu (1902-1982), ofiţer de echipaj, al treilea as al aviaţiei române, cu 45 de aparate inamice doborâte (între care 15 probabile, ceea ce influenţează, oarecum, clasamentul general).

16 Atac la joasă înălţime (/b. *germ.').*

17 *Douglas A-20 Havoc (DB-7),* bombardier folosit şi în misiuni de recunoaştere, dar şi de vânătoare unele variante, de fabricaţie americană, în dotarea mai multor forţe aeriene în al Doilea Război Mondial. *Boston* era

17 august. De data asta am vrut să fim noi mai deştepţi decât ei şi, încă pe întuneric, la ora 4.00, decolam cu o patrulă, cu Milu cap şi Gavriliu coechipier, eu – şef de celulă şi Botnar coechipier. Zburăm cu ochii pe aerodrom, ca să prindem //-2-urile în atac. De jur-împrejurul terenului, ne învârtim cu insistenţă şi speranţă. Deodată, văd sus de tot pufurile albe ale ACA-ului, care trăgea, şi, printre ele, Milu virează scurt, eu tai virajul şi ies în linie cu el, apoi, cu motoarele în plin, urcăm din greu, ca să-i ajungem. Sunt două Ta/c-uri care manevrează minunat, dar tot le prindem. Milu cu unul şi eu cu celălalt încingem un circ de mai mare dragul; pe al meu îl prind ca la Tiraspol, pe coechipier, la exerciţii, şi trag lung şi de mai multe ori. Degeaba însă, căci rafala rămâne mereu în urmă. Probabil corecţia nu e suficientă. Manevrez în limită, cu ochii la spate, îl prind din nou şi trag, dar tot nu cade. în ultimul atac, strâng virajul de îmi ies ochii din cap şi mă angajez, pierzând două- trei sute de metri. Când revin, ia Tu/c-ul de unde nu e şi pic între timp pe unul de mai jos. în ultima clipă, văd că e un *Me 109*[18]*.* Atacul schiţat de mine e întâmpinat de Milu, care trage fără să mă vadă bine. Intru lângă el în formaţie şi căutăm coechipierii, care nu se văd nicăieri.

---

denumirea uzuală pentru bombardiere, în vreme ce *Havoc* era pentru aparatele de vânătoare. Acest aparat a fost livrat masiv către sovietici, în număr neegalat de alte firme.

18 *Messerschmitt Bf 109,* avion de vânătoare german, din al Doilea Război Mondial, foarte modern la vremea lui, folosit şi în misiuni de recunoaştere, de atac la sol ş.a., aflat şi în dotarea Aeronauticii Regale Române.

După o oră de zbor, aterizăm. Cei doi nu se întorc. Am crezut că s-au rătăcit. Timpul trece... O oră, două, trei şi, de nicăieri nu vine nici cea mai mică veste. Culmea!, dintr-o altă însoţire de /u-uri 88[19], unul nu se mai întoarce. Suntem consternaţi! în două zile, patru pierderi; este ceva nemaivăzut pentru Grupul 7!

---

19 *Junkers Ju 88,* avion multirol, cea mai fabricată aeronavă germană cu două motoare, aflată şi în dotarea aviaţiei române.

într-un târziu, după vreo opt ore, apare Botnar cu o maşină. Raportează că, în lupta aeriană cu La-urile[20], la văzut pe „Chiţu” picând după unul, cu altul strâns în coada lui. L-a degajat o dată, apoi, trăgând în sus, s-a ciocnit cu alt *La,* fiind silit să aterizeze forţat pe o arătură, la Va- silievka, la nord-vest de Ciasoviar. Gata cu „Chiţu”! Zeci de gânduri îmi trec prin minte: ordonanţa care îl aşteaptă, bagajele pe care, cu inima strânsă, trebuie să le trimit părinţilor lui, atâtea şi atâtea gânduri negre.

Vin acasă cu inima grea, intru în camera noastră, în care acum este un pat liber, mă aşez pe marginea patului meu şi stau sfârşit, gândindu-mă la relativitatea clipelor pe care le trăim, la viaţa noastră de câteva zile, după cum se vede. Dar timpul presează şi ies într-o misiune de însoţire de *Henschel-un 129*[21]*.* Ăştia sunt nebuni de-a binelea! între ei sunt şi Lăzărică Munteanu, şi Avram Olimp, şi loan Gheorghe. Atacă pe şoseaua Slaviansk- Izium, în locul în care aceasta a fost interceptată de ruşi, acolo unde are loc ofensiva acestora începută ieri dimineaţă, la ora 8.00. Artileria lor trage intens. Tendinţa e să taie linia de racord Slaviansk-Lozovaia, dar nu va fi uşor.

Hs 129 atacă îndrăcit la sol şi noi, de la 600 de metri deasupra, le facem protecţie; vedem cum în noi trag arme de toate calibrele, vedem trasoarele îndreaptă în sus, dar nu ne mai

---

20 *Lavochkin La-5,* aparat de luptă sovietic, intrat în dotare în 1942, capabilă să facă faţă tehnicii germane. Varianta sa perfecţionată a fost *LaGG-3.*

21 *Henschel Hs 129,* avion de atac la sol de producţie germană, aflat şi în dotarea aviaţiei române, în al Doilea Război Mondial.

impresionează. 0 pădurice arde în poziţiile ruseşti. E un foc susţinut şi nemţii, deşi s-au retras câţiva kilometri, nu dau impresia că vor fi daţi peste cap. Patrule de bombardament de la noi se succed în spărtură fără întrerupere, iar noi nu mai prididim cu protecţia

lor. în sector e un iad, ruşii ridică şi ei zeci de avioane, dar pare că infanteria lor nu mai poate înainta; *Stukas*- ul[15] face minuni. într-un târziu, când nu mai speram, cam după vreo douăsprezece ore, apare şi „Chiţu”, cu avionul

s-a rătăcit şi, mergând spre sud-vest, a aterizat în stil de maestru pe o mi- riştie la Volnovakha, undeva la 70 km nord de Mariupol. Costin Georgescu însoţind a doua patrulă de *Hs 129,* angajând lupta cu vreo 15 *Yak-uri,* este lovit grav la braţul drept şi silit să aterizeze cu o singură mână validă (va pierde braţul în spitalul german în care e evacuat şi, împreună cu loan Dicezare, vor fi repatriaţi).



Asul loan

18 august. De data asta, dimineaţa începe prost. Am fost probabil aşa de obosit, încât nu am putut să mă scol la trei fără un sfert pentru că nu am dormit nici patru ore întregi, şi povestea asta se repeta de când am venit, în consecinţă, am luat două zile de arest de la căpitanul Dan Scurtu, noul comandant de grup numit în locul căpitanului Ignat. Cu asta m-am dus la comanda grupului de unde, fiind de serviciu, am condus zborul. Observ că nu e prea comod aici, astăzi este activitate serioasă.

Pe frontul de la Mius, ruşii fac un efort serios. Toate avioanele disponibile minus alarma au misiunea de vânătoare liberă la est de Kotelnikovo, în sectorul Dimi- trievka-Kuibîşev, aterizând şi alimentând acolo şi executând

neîntrerupt vânătoare liberă, până la ora 14.00. în [22]

22 *Junkers Ju 87,* zis şi *Stuka* (de la *Sturzkampfflugzeug,* bombardier în picaj, *în Ib.germff* aflat şi în dotarea aviaţiei române în al Doilea Război Mondial.

sector, au găsit între o sută şi o sută douăzeci de avioane sovietice de toate tipurile, cu care cele şaisprezece disponibile ale noastre au angajat succesiv lupte aeriene, dar deşi nu au putut doborî nimic din cauza disproporţiei numerice, totuşi, au uşurat situaţia trupelor terestre, împiedicând bombardamentele precise. Până seara, o singură alarmă la teren. în sectorul nostru, Maiaki-Izi- um, nimic de semnalat, activitatea mutându-se la sud.

19 august. Decolez dimineaţa pe întuneric, aproape în zbor de noapte, având-ul coechipier pe adjutantul Mol- doveanu [„Marele Boier" are multă experienţă, e modest şi curajos, şi în zbor cu el mă simt protejat). Ruşii însă nu se arată, aşa că aterizăm şi-i aşteptăm pe teren, legaţi în avioane. Pentru azi, am o adevărată baterie, un avion cu trei tunuri şi două mitraliere grele. împotriva asaltului e minunat, dar deşi e timp frumos, spre dezamăgirea mea, nu vin. Spre orele 10.00, sunt schimbat şi plec în însoţire de *Henschel-uri,* în sectorul central, spre localitatea Golaya Dolina. Două Yak-uri profită că suntem sus şi, crezând că nu le vedem, încearcă să atace asaltul nostru, dar picând în viteză pe ele renunţă, intrând în grabă în liniile lor. Misiunea nu ne permite urmărirea,suntem pe post de câini de pază lângă oile noastre şi bine facem, căci apar trei ţipari cu motoare în stea. Sunt La-uri, foarte manevrabile mai ales în adâncime. Picăm, punându-le pe fugă, dar trebuie să continuăm picajul până aproape la sol, pentru că între avioanele noastre pătrunseseră între opt şi zece //-2-uri, dar reuşim să le degajăm fără să fie atinse avioanele noastre. în această

învălmăşeală, de circ aerian, am terminat toată muniţia, dar fericiţi, intrăm în linii cu asaltul nostru intact. La ora 14.00, altă însoţire. Nu-mi plac misiunile acestea care ne limitează libertatea de acţiune. De data asta, avem o luptă aeriană cu patru Ka/c-uri. Milu este încolţit de opt La-uri -

venite în ajutorul Fa/c-urilor – şi este doborât încercând să-l degajeze pe Firu, care nici el nu era în poziţie mai bună, dar *Henschel-uriie* trebuiau apărate cu orice preţ. Lupta e grea şi inegală, suntem numai patru, Milu însă este fericit să ne poată povesti mai târziu cum, auzind loviturile de tun în avionul lui, aştepta inevitabilul sfârşit, cu cei opt – în coadă – urmărindu-i S-urile strânse, în încercarea de a evita primirea altor proiectile. Printre ei era şi unul cu botul elicei vopsit în alb şi cu o floare pe fuselaj, care probabil că era unul dintre aşii lor. Fiind în frunte, a reuşit să prindă liniile noastre punându-l pe burtă şi alegându-se doar cu mici contuzii, fără a fi rănit, ieşind dintr-o masă metalică destul de contorsionată care fusese un avion. Şi tocmai astăzi ce primise de la Richthoffen[23] Crucea de Fier clasa I – el, „Bâzu" Cantacuzino şi Scurtu – azi de dimineaţă, la Mariupol, dar... a avut totuşi noroc! Când s-a întors, după vreo două ore, nu ne vine să credem şi ţipăm de bucurie.



W.F. von



„Bâzu" Cantacuzino, alias „Grecu", asul nr. 1 al

23 Wolfram Freiherr von Richthoffen (1895-1945), feldmareşal, comandantul corpului aerian german *{Fliegerkorps VIII)* care acoperea zona unde acţiona şi armata română. Operat de o tumoare pe creier, avea să fie luat prizonier de americani de pe patul de spital imediat după 9 mai 1945, murind în captivitate.

Seara, mai fac o ieşire în protecţia aerodromului, aşteptând să vină ruşii în atac la sol, dar întâlnirea nu a avut loc. în schimb, aterizarea pe întuneric ne pune probleme. Sus,



Bombardier *Ju 88,* aici cu marcaje nemţeşti, aflat şi în dotarea aviaţiei române, unul dintre aparatele pentru care „Fachirul" a ieşit în zeci de misiuni de protecţie.

eşti tentat să stai mai mult pentru că e încă lumină, dar jos, de-abia distingi reperele cunoscute. Sunt satisfăcut după patru misiuni executate – dintre care două cu lupte aeriene şi chiar dacă nu am reuşit să dobor în condiţiile unei continue mişcări, nici nu am fost doborât, iar acest lucru pot să-l socotesc un mic succes. Pe mâine!

20 august. în alarmă la T-eu, legat în avion, cu mecanicii sub plan, gata să decolez în 30 de secunde, aştept, aştept, dar de venit, nu vine nimic. Obosit, aţipesc în avion, trezit de atâtea ori la ora 02.30, cu noaptea în cap şi, când vine schimbul, sar ca ars, pentru că bate în fuselaj şi cred că este semnalul de decolare. Prima misiune este o protecţie de *Fw 189*[18]*.* Găsim „codoşul" în sector, dar

[18] *Focke-Wulf Fw 189,* avion german de recunoaştere

tactică, unul dintre cele mai de succes aparate în această clasă din al Doilea Război Mondial. în limbajul uzual al aviatorilor vremii era poreclit „Codoşul”. Agil, lesne de manevrat, era foarte apreciat de piloţi pentru siguranţa şi confortul zborului.

nu ne lasă deloc să ne apropiem de el. Se dă de ceasul morţii, nu ştie precis ce suntem, abia într-un târziu ne recunoaşte, se linişteşte şi începem să lucrăm de comun acord. El face reglaje de artilerie şi recunoaştere în prima linie. Tirul e mai puternic de la germani la ruşi şi se văd bine urmele exploziilor obuzelor. Artileria lor abia reacţionează. A doua misiune este o însoţire de *Ju 88.* Cam în acelaşi timp cu noi, intră în luptă şi Grupul 5 Bombardament, iniţial de pe Zaporojie, cu Escadrilele 77, 79 şi 80, comandate de căpitanii Gheorghe Stroici, Eusebiu Popovici şi Gheorghe loan. Dintre sublocotenenţii promoţiei 1941, aici erau repartizaţi Petruş Alexiu, Marcel Constantinopol, Gábriel lonescu, Mircea Paraschivescu, Alexandru Sârbu, Dan Stoian, Victor Torna, Traian Vasiliu, Florin Vasilovski, Pretorián, Vlaiculescu – ca piloţi – şi Eugen Trandaf şi N. Ţiţei, ca observatori comandanţi de bord; şi ei, şi noi lucram în sprijinul Armatei 1 germane, comandată de generalul von Mackensen[24]. Vizibilitatea este destul de



Al.



Dan

24pedeapsă comutată în detenţie. Eliberat în 1952, se va stabili în Germania Federală.

proastă, motorul porneşte greu şi sunt silit să plec mai târziu. La Konstantinovka, la punctul de întâlnire, nu-i mai găsesc. Plec singur în sector, urc la 4 000 de metri deasupra norilor şi, în sfârşit, îi zăresc spre Slaviansk. Mergem spre Izium, mă apropii, sparg plafonul şi ies la vedere chiar pe Doneţ. I-am prins târziu, câteva viraje şi dau de Milu, cu care, în celulă, mă reîntorc la teren. Aflu că au avut o luptă aeriană şi că un *Ju 88* a aterizat forţat chiar în marginea terenului, doar până aici a putut să-l aducă pilotul, rănit, care şi-a dat sufletul pe braţele camarazilor pe care i-a salvat. Era Florin Vasilovski, colegul nostru de promoţie, încă unul care s-a dus, încă o speranţă înşelată. Bietul Fior! La 24 de ani, în a 25 misiune!... Se pare că pe lângă rănile primite în aer, a fost lovit de o bombă desprinsă din lansator în timpul aterizării forţate. Era fiu de preot şi comandantul escadrilei.

Căpitanul Stroici, odată cu lucrurile personale, i-a trimis părintelui şi o emoţionantă scrisoare (mai târziu, soarta a vrut ca şi căpitanul Stroici să fie doborât mortal de americani, la Iveşti, sub privirile îngrozite ale tatălui său, care venise să-l vadă).

21 august. Am fost liber 24 de ore, de ieri de la 12.00 până azi la 12.00. Poate este pentru prima oară când mă bucur din toată inima de liber; de data asta chiar avem nevoie, fiindcă mă simt slăbit, extenuat, şi asta de-abia după o săptămână de front. Mâncarea este foarte proas- tă, conserve şi iar conserve, până la saturaţie. Cu zborul nu e nimic de făcut. Misiuni puţine, doar pe seară o protecţie de aerodrom la alarmă, după nişte Kak-uri pe care nici nu le-am văzut,

măcar. După o oră şi un sfert, când becul roşu avertizor mă anunţă că mai am benzină doar

pentru 10 minute de zbor, mă hotărăsc să aterizez, dar trenul de aterizare nu vrea să iasă. în zadar pândesc becurile verzi, trenul se încăpăţânează să rămână pe roşu. Motiv să recapitulez toate sfaturile primite: resursă puternică cu comanda pe scos! Zadarnic! Primesc aprobarea pentru un aterizaj forţat şi, contrar instrucţiunilor, cu toată muniţia la bord. Filez, filez şi îl aştern magistral. Şocul mi se pare totuşi brutal. Capul pleacă înainte, centurile taie în umăr, dar totul se termină cu bine. Sunt necesare reparaţii doar în proporţie de 15%.

22 august. Astăzi, a plouat cu misiuni, cel puţin pentru mine, care am făcut nu mai puţin de cinci. Două misiuni de vânătoare liberă în zona în care, de ambele dăţi, am văzut vânători ruşi, dar deşi i-am manevrat frumos, nu am angajat lupta pentru că trebuia să mă îndepărtez de *Stukas-uriie* cărora le făceam protecţia, lăsându-le singure. Le-am urmărit atent, trecând linia frontului în formaţie strânsă, bombardând foarte aproape de primele linii, degajând rapid şi regrupându-se la loc. în felul acesta ne uşurează şi nouă misiunea, apărându-i mai uşor. Alte două misiuni de protecţie a Fw-ului. în prima, am rămas singur, coechipierul întorcându-se imediat după decolare din cauza unui defect tehnic, şi în care „Codoşul” m-a trecut Doneţul la 5 000 de metri şi mergi, şi mergi... Cerul se acoperise complet, auzeam în căşti ruşii, *piriot-piriot, preama-preama*[25]*, scarei-scarei*[26]*,* parcă îi şi vedeam în coadă, ghidaţi de la sol. încă puţin şi Fiv-ul dispare în nori lăsându-mă singur fără să

25 Drept-drept (din *Ib.rus.').*

26 Repede-repede (din *Ib.rus.').*

ştiu unde sunt şi nici cam cât intrasem la ei. Trebuie să mă întorc. Viraj la stânga şi mergi şi mergi după cap compas. Degeaba fac ochii în patru, terenul nu e nicăieri şi becul

roşu nu mă iartă; începe întâi să clipească, apoi rămâne continuu aprins. Socotesc că am mers destul spre vest aşa că pot coborî în razmot, căutând un teren de aterizare. Urmăresc cum bate vântul după praful unei căruţe, scot trenul şi, în sfârşit, pun roţile într-un aterizaj cu inima ca un purice... Este totuşi un teren necunoscut. Nu tai contactul şi mă apropii de o construcţie lângă care văzusem doi nemţi. întreb cam jenat unde sunt şi nemţii mă lămuresc: *Hir Adamovka, dori Ciasoviar, und veiter Konstantinovka, and noch veiter Kramatorskaia.* Privesc pe o hartă a lor, arunc un *danke* şi, cu benzina pe terminate, decolez şi, aşteptând din moment în moment să mă lase motorul, ajung cu bine la bază, unde fraţii, îngrijoraţi, întâi nedumeriţi, mă întreabă cum de am putut sta mai mult de două ore în aer. Minune!, le răspund. Mai târziu, fireşte, i-am lămurit.

încă o misiune cu cei de la *Henschel-uri,* în însoţire. Fiind alături de ei, văd ce soartă am fi avut noi dacă am fi rămas la asalt, aşa cum începusem iniţial, la Tiraspol. Aruncau bombele de 50 de kilograme şi mitraliau la marginea unui sat. Nemţii din prima linie trag rachete de semnalizare pentru a marca linia frontului şi pentru a indica unde este necesar efortul asaltului pentru a învinge rezistenţa inamicului şi a putea înainta. Se pregăteşte ceva pe frontul acesta, căci de dimineaţă, de la ora 04.00, este o canonadă puternică de artilerie. Răspund şi ruşii, dar nu cu aceiaşi intensitate. Trec în razmot pe linia frontului, foarte puţin la noi, iar nemţii de pe tancuri flutură mâinile cu bucurie. Se simt ocrotiţi.

Trec în fugă peste pădurici şi dealuri arse de

bombe. Chiar acum, artileria rusă bate în dreapta noastră cam 200 de metri, răscolind pământul. Frumos şi răscolitor în acelaşi timp. Mă gândesc la cei de jos şi mulţumesc Domnului că sunt aviator, şi încă vânător!, căci avionul acesta minunat, cu viteza lui, îmi dă senzaţia de invulnerabilitate.

23 august. Toate bune, dar sculatul acesta foarte de dimineaţă, care se repetă la infinit, a început să numi placă, nu mai spun de modul în care suntem priviţi în grup. Facem ucenicie şi ni se dau misiunile cele mai uşoare. Ne simţim subevaluaţi şi orgoliul nostru are de suferit. în fine, peste tot trebuie să fie o frecare, dar trebuie să-mi păstrez echilibrul sufletesc. La ora 04.00 dimineaţa, decolez. Sus, la răsărit, soarele nu se arăta încă. Urc doar la 1 000 de metri şi mă stabilizez aici. Misiunea mea este de acoperire a terenului împotriva atacului la sol. înadins am luat tot un avion cu trei tunuri şi două mitraliere, sunt G-urile cele mai puternic înarmate[27], deşi sunt mai puţin manevrabile, dar contra //-2-urilor sunt cele mai indicate, însă ruşii ne dezamăgesc şi nu vin. Peste Slaviansk, artileria bate foarte aproape, pâlniile făcute din obuze se văd minunat şi am impresia că ruşii au progresat puţin. în aviaţie încep să capete supremaţia; prea sunt mulţi şi, din ce în ce, numeric vorbind, proporţia la întâlniri este net în favoarea lor. Bombardamentul acesta de noapte de deranjament nu se mai termina. Canonada de artilerie din prima linie a scăzut în intensitate şi infanteriştii trebuie că se simt fericiţi, căci au un respiro. în razmotul de ieri am văzut iadul pe

---

27 Este vorba despre avionul de vânătoare german *Messerschmitt BF109 G6* care, în afară de tunul *Mauser,* de 20 de mm, care trăgea prin axul elicei, şi de cele două mitraliere *MG 131* de 13 mm *(Rhein Metall Borsig)* sincronizate (care trăgeau prin discul elicei), mai era înzestrat cu două tunuri *MG 151 de 20* mm situate în două gondole, sub aripi. Bine armat, era folosit, aşa cum arată autorul, împotriva avioanelor de asalt sovietice *11-2.*

pământ. în clipele acestea, gândurile mele zboară către cei dragi, către liniştea din ţară şi îmi revin multele clipe trecute trăite acolo, dar rămase aşa de departe, în urmă. Ştiu că acolo undeva, departe, foarte departe, bat inimi care, din când

în când, au şi câte un gând bun pentru mine. Mă bucur, pentru că nu mă simt singur în indiferenţa asta totală, de aici, unde fiecare trăieşte pentru sine, fără excepţie. Azi, sunt pesimist şi sticla de piperment[28] mă îndeamnă la melancolie. Dar vina asta stă tot în cutele inimii, în străfunduri, în contrastele dintre ceea ce este şi ceea ce ar fi putut să fie. Ceva despre oraş. Astăzi l-am văzut mai bine: de jur-împrejur, numai clădiri mari, de patru şi cinci etaje, netencuite pe dinafară, doar în culoarea roşie a cărămizii, fără balcoane, ca nişte cazărmi. Acesta este oraşul nou, construit numai pentru muncitori, exasperant de uniform şi fără gust... Kramatorskaia.

24 august. Nu ies în misiune nici azi, pentru că sunt de serviciu la *Gefectstandt*[29], asigur misiunile şi ţin legătura cu Biroul 3 al Corpului Aerian. Văd la asalt o fotografie mare de tot, ca o hartă, a întregului sector, cu situaţia frontului de luptă, copie fidelă a terenului, probabil opera „codoşului”. Ruşii au reuşit să înainteze spre Barven- kovo, punând stăpânire pe Dolgenskaia şi Dimitrievka, localităţi care acum câteva zile erau la noi. Efortul principal acum e pe direcţia aceasta, pentru că cel dinspre Slaviansk, care ameninţa direct Kramatorskaia, a slăbit mult în intensitate. Germanii bombardează cu peste 100 de avioane, asaltul şi/u-urile noastre îi ajută. Azi, au ieşit de la noi 50 de avioane în misiune (misiuni repetate) la inamic şi totuşi rezultatele sunt slabe: un singur avion sovietic de tip *La* a

---

28 Lichior mentolat, distribuit luptătorilor prin magazinele militare.

29 Post de conducere a zborului la germani.

fost doborât de locotenentul Bătrânu, cel mai vechi, venit odată cu cei nouă. Restul, aşa numiţii „geanabeţi", cu clasa lor inferioară, a „curmabeţilor"[30],

30front sau se aflau în diferite stadii de pregătire militară; un „gea- nabet" era superior unui „curmabet". Altfel spus, în Grupul 7 se aflau deja piloţii buni, veniseră „geanabeţii" promoţiei lui Dobran care, la rândul lor, aveau în urmă, rămaşi încă în pregătire, „curmabeţii".

sunt puşi la index. Dar până când oare? Mâine fac scandal. Vreau să ies cu Milu.

25 august. Protecţie de aerodrom din însoţirea de /u-uri care s-a contramandat. Soarele de abia a răsărit, dar se vede relativ bine. Urc, urc spre Constantinovka. Nimic./u-urile nu mai vin şi staţia de radio mă cheamă la aterizare. Pic către 400 de metri şi observ cum, de departe, de la teren, trage ACA-ul. îmi aduc aminte de figura lui Milu şi iau din nou altitudine. Prea târziu, însă. Fuseseră numai două *Yak-wci* pe care nu le mai ajung printre pâlcurile de nori. Urc la 4 000 de metri şi, ieşind din plafon pe neaşteptate, îmi apar în faţă două La-uri 5. Rămân perplex. Prea eram bine plasat şi nu mă aşteptam. Apăs pe tun şi mitraliere şi rafala pleacă. încerc să corectez dâra de proiectile după trasoare; prea scurt, prea lung, prea lateral şi elegantul avion roşu se răstoarnă, arătându-şi argintul burţii şi pică vertiginos, simţind pericolul. Alţii trag în mine ca să-l scape pe primul, pic şi eu, intrând în nori cu un cap compas aproximativ şi degajez sub plafon, cu 650 de km/h. îl regăsesc pe Milu, care rămăsese dedesubt, şi mai dăm o raită în razmot, în primele linii, unde este un iad de foc şi fum, praf şi nenumărate tancuri.

26 august. Astă noapte, a fost grozav. De cinci ori ne-au bombardat, la intervale diferite, aproape din oră în oră, ceea ce nu ne-a împiedicat să dormim destul de bine. Mai mult ne deranjează propria artilerie antiaeria-

nă, amplasată prea aproape. O bombă a căzut cam la 200 de metri de clădire şi a fost singura care ne-a făcut să ne întoarcem, în pat, pe partea cealaltă. Ca de obicei, aştept în alarmă, poate că vine ceva. Dar, nevenind nimeni, plec la 05.15, într-o însoţire de *Ju 88-,* camarazi anonimi pe care îi bănuiesc, dar pe care nu-i identific în trecerile de recunoaştere şi nu-mi iese din cap destinul lui Florin, care şi-a găsit moartea pe câmpul de la nord de aerodrom. Conştiincios, îi duc în sector unde, într-un uşor picaj, aruncă bombele virând la stânga. ACA-ul greu rusesc le încadrează, noi urcăm puţin mai mult, în afara zonei de explozie a proiectilelor, apoi virăm şi, picând lateral şi în spatele lor, le scoatem de pe linia frontului. După un timp, revin în sector, în vânătoare liberă, sperând să pice ceva, dar nu văd decât câţiva vânători germani. Pic jos de tot, pe linia frontului, dar văd în poziţiile de artilerie tunurile îndreptate spre noi. Ce să fie? Simplu. Razmotăm poziţiile de artilerie ruse din spatele primei linii. Trag după noi, dar la 20 de metri înălţime şi cu 540 de kilometri la oră nu ne temem. Virăm puţin şi iată-ne iarăşi la noi.

A doua misiune şi cea mai simpatică, o vânătoare liberă cu Popescu-Ciocănel[31], ceva fenomenal. Se ţine în sectorul nostru şi degeaba îi spun că linia frontului e mai la dreapta faţă de cum zburăm noi, de la sud la nord. La un moment dat, îl anunţ prin radio: „Avioane dreap-ta-spate!” în loc de virajul la care mă aşteptam, intră în răsturnare şi urmează o întreagă gamă de acrobaţie virtuoasă în care îmi e foarte greu

31 Gheorghe Popescu-Ciocănel [1913-1944], căpitan, as cu 14 victorii aeriene, erou al aviaţiei române.

să mă apropii şi să nu-l pierd. De abia mai târziu, la teren, mi-a mărturisit: „Nu ştii tu ce este în sufletul unui pilot de informaţii când aude în cască «avioane inamice în spate». Eu vin de la

Flotila de Gardă de informaţii, de la Iaşi, şi asta e prima mea misiune de front.” Continuăm să scotocim sectorul. Dăm de nişte La-uri în care, de emoţie, Ciocănel trage doar cu mitralierele, uitând de tunul central, însă dacă mă gândesc bine, încep să înţeleg că e mulţumit, şi eu la fel, pentru că încep să văd mai bine, mai de departe; sunt mai calm şi cred că, în curând, vor începe şi doborârile.

Astăzi, adjutantul Firu, cochipierul preferat al lui Milu, nu s-a mai întors din misiune. Cad şi piloţii foarte buni. Păcat! Era dintre cei vechi, din Grupul 7, pe care noi îi socoteam invulnerabili.

27 august. Ce zi să fie astăzi? Marţi, miercuri, joi? Oricare, de fapt, pentru că toate, dar absolut toate, sunt la fel. Unde or fi dispărut sâmbetele şi duminicile de s-au amestecat între celelalte şi nu le mai cunosc? Dacă nu ar fi rândurile acestea, pe care mă încăpăţânez să le scriu seară de seară, la lumina lumânării de campanie, înaltă şi lată ca o cutie de cremă de ghete, nici data n-aş şti-o. Parcă aici noţiunea timpului dispare. Rămâne un scurt, foarte scurt prezent în care trăim o senzaţie cu totul particulară, în care, într-adevăr, timpul nu mai are nici conţinut şi nici preţ, nu are margini, şi alunecă din nimic spre nimic. Oare, să fie acea *panta rei*[32], curgerea veşnică?

Astăzi, fac o singură misiune, dar sper că, în curând, se vor schimba lucrurile, fiindcă sunt încadrat la o escadrilă nouă, la „Bâzu” şi, fiindcă sper să pun mâna pe un avion personal, sunt

32 în româneşte – *totul curge,* concept filosofic atribuit lui Heraclit.

hotărât să încerc să fac puţină treabă. Am ieşit în celula cu Niki Bătrânu, tot pentru /iz-uri, pe care le-am găsit la punctul de întâlnire la Barvenkovo, gata-gata să nu le vedem!, şi le-am însoţit la Suhaia-Ka- menka, lângă Izium. Au bombardat un nod de comunicaţii sau cam aşa ceva şi, tocmai după ce au aruncat bombe-

le, observ patru Ya/c-uri care se ridicau ca nişte tipări pe dedesupt, aproape nevăzuţi, protejaţi de un camuflaj care se potriveşte cu terenul de jos. Anunţ prin radio şi picăm pe ele, trăgând de departe. Ju-urile sunt degajate, dar nu le părăsim. Revenim la teren. Un bombardier aruncă în mijlocul terenului trei bombe care nu explodează. Seara, mai facem o misiune de alarmă la pândă, dar ruşii ne dezamăgesc. Ne întoarcem în cantonament, în oraş, când umbrele serii se lasă pe drumul prost, iar maşina sare din hârtoapă în hârtoapă. îmi aduc aminte de scenele de pe front pe care le vedeam la cinema, scene care, spre bucuria mea, au devenit realitate. Cât mă va ţine?

Acasă, mă aşteaptă o scrisoare de la Lily, ceea ce mă bucură nespus. Este o adevărată prietenă fata asta cu suflet bun şi care merită mai mult. Oare, când voi avea cel puţin mai mult bun simţ? Afară, deşi ora este doar 20.10, a început canonada. Probabil că iar vor veni toată noaptea pentru a nu ne lăsa să dormim. Este şi asta o tactică. Se aude că Po-2-urile[33] astea sunt pilotate de fete[34]. Bravo lor! După câte am

---

33 Aparat de şcoală şi antrenament din aviaţia sovietică atât sportivă, cât şi militară. Au existat şi variantele hidrosanitară, berlină şi cea dotată cu schiuri. După război, acest *Po-2* – după numele constructorului său, profesorul Nikolai Nikolaievich Polikarpov (1892-1944) – a intrat şi în dotarea aviaţiei sportive române. Două avioane de acest tip (varianta berlină, cu cabină închisă) i-au fost dăruite de către Stalin lui Mihai I al României, drept plocon pentru isprava regală de la 23 August 1944, când i-a oferit ţara pe tavă.

34chiar *Vrăjitoarele nopţii,* inspirat din activitatea acestei unităţi.

observat astăzi, pe linia

frontului, situaţia noastră s-a mai îmbunătăţit la Krama- torskaia. Parcă nu aici este efortul înaintării lor şi, deşi frontul rămâne foarte aproape, încă nu văd un pericol iminent.

28 august. Ce le-o fi venit? Numai o dată ne-au bombardat azi-noapte. Ies într-o însoţire de *Ju 88* şi întârzii la locul de întâlnire, dar bombardierele nu vin. Plec cu celula în sector. Pe tot cerul, un singur „codoş”: Fiv-ul acela cu două fuzelaje; face reglaj de la 4 000 de metri. E puţin la noi şi de pe linia frontului trage ACA-ul, dar nu se vede în ce. Pic cu 600 de kilometri la oră în liniile lor, unde se vede un incendiu, dar nu e decât un tanc incendiat care arde cu mult fum. Situaţia frontului aici s-a îmbunătăţit. Ruşii au fost respinşi, dar asta nu-i împiedică să spargă frontul pe Mius şi să ocupe Kotelnikovo, înaintând 30 km sud, spre Mariupol. Şi la Harcov au spart frontul, înaintând spre vest.



Hans-Urlich

Pentru a sprijini acţiunea de apărare a trupelor terestre, zece avioane ale grupului s-au deplasat la Mariupol pentru a acţiona de acolo. „Geanabeţii” au rămas aici. Rudei[35] comandă escadrila a

35de Stejar şi Diamante. A supravieţuit celor şase ani de război, la sfârşitul cărora avea gradul de *Oberst* (colonel] şi era *Com- modor-u*l (comandantul] Flotilei de suport la sol SG 2. Pilota un avion de vânătoare *Fw 90,* având un picior amputat şi altul în ghips (!): „L-am întâlnit pe Huşi (aerodromul). îl ridicau soldaţii şi îl băgau în carlingă...” (Ion Dobran).

treia din Flotila „Immelmann” şi Stutas-urile lui au baza pe Stalino.

29 august însoţirile de *Ju 88* au rămas pe seama noastră; cei vechi au plecat la Mariupol. Situaţia frontului în sud este destul de critică, după cum se pare. Fapt este că Taganrogul a început să fie evacuat. Intenţia ruşilor pare a fi să izoleze Crimeea, dar asta e o chestie pe care o vom vedea la timpul ei. Cert este că aici, pe frontul Izium, numai „geanabeţii” Grupului 9 fac misiuni./u-uri- le grăbite bombardează, după părerea mea, localitatea Kostroma, fără prea mare efect, apoi pică în viteza în liniile noastre. Reacţia antiaeriană a ruşilor este slabă, doar câteva explozii ale proiectilelor se sparg cu mult mai jos. în sector este linişte. Pe seară, fac o acoperire, dar au prins de veste ciolovecii că nu mai e aviaţie multă aici şi au scos 7/-2-urile pe calea ferată Slaviansk-Barvenkovo, pe care nemţii fac transporturi de trupe şi materiale. De altfel, acelaşi lucru se petrece şi la ei, căci pe liniile de rocadă mereu mută trupe când în nord, când în sud. Acum, toate deplasările sunt spre sud. A venit în vizită ministrul Jienescu[36], care ne aduce



Ministrul Gh. I.

36guvernării mareşalului Ion Antonescu (1941-1944).

mulţumirile patriei şi observaţiile personale ale dânsului. Cred că atmosfera ar fi trebuit să fie ceva mai intimă în situaţia specială în care suntem. La Mariupol, s-au împărţit decoraţii. Sublocotenentul Romulus Bucşa a avut necazuri, dar s-a descurcat.

30 august. Iată, tronez la postul de comandă. De fapt acum, aici la Kramatorskaia se fac puţine misiuni. Baza e pe Mariupol unde „Bâzu” a mai doborât două, are acum douăzeci şi două sau douăzeci şi trei, şi Mălăces- cu[37] unul (//-2-uri şi *Yak).* înaintarea coloanelor ruseşti spre sud a atins Marea de Azov, desăvârşind încercuirea de la Taganrog. Pe coastă s-a debarcat în două puncte, aşa că situaţia este foarte grea acolo. Aproape tot Grupul 7 şi o escadrilă de asalt, cu rezerva ei de trei avioane, s-au deplasat acolo pentru a lucra, asigurând retragerea a ceea ce se mai poate retrage pe apă şi pe uscat. în sectorul nostru, activitatea a încetat cu desăvârşire. Frontul stagnează şi ruşii totuşi se obrăznicesc. Ne-au vizitat astăzi de două ori la teren, însă fără rezultat. Probabil, numai recunoaşteri, ca să-şi dea seama de ocuparea terenului. Pe seară, a aterizat hoţeşte un *Ju 52* german şi lângă el a acostat o dubă din care s-au dat jos circa zece cioloveci, îmbrăcaţi în soldaţi ruşi şi complet echipaţi. Sunt ruşii care lucrează pentru germani şi care, la noapte, vor fi paraşutaţi în dosul frontului. Metode „meschine” de ambele părţi, dar n-aş vrea să fiu în pielea lor.

---

37 Ioan Mălăcescu, as al aviaţiei române de vânătoare, cu 16 victorii aeriene omologate şi trei probabile.

31 august. Am ajuns „eseieur”, cei nouă sunt la putere pentru că nu a mai rămas nimeni din cei vechi aici, la Kramatorskaia. Am zburat în sector, dar parcă e pa-

ralizat, nu se observă nici cea mai mică activitate; nici măcar cum a fost ieri sau alaltăieri. Nimic! Sunt singur. Coechipierul s-a întors, iarăşi nu merge ceva şi nu mă simt prea bine însoţind cele opt *Henschel-uri* în care ACA-ul uşor trage susţinut. Situaţia generală a rămas aici aşa cum a fost, capul de pod de la Maiaki-Izium este intact, şoseaua Slaviansk-Izium tăiată la Golaia Dolina. Mai grav este în partea de sud a frontului. Taganrogul este în flăcări şi, după cum se pare, a fost părăsit. Peninsula aceea este ocupată de ruşi; cercul din jurul nemţilor fiind închis complet, încercuirea plănuită de ruşi a reuşit. Să vedem ce se mai poate face până la urmă. în orice caz, Mariupolul nu mai e departe de front şi mâine probabil că voi zbura într-acolo, pentru a mai ajuta puţin retragerea.

1 septembrie. M-au purtat paşii în altă toamnă, pe alt pământ. Nu fac altceva decât să mă bucur de viaţă, de gânduri, de front. Sunt tot aici, la Kramatorskaia şi, după ce făcusem bagajele şi le dusesem la Ju-ul *52* de transport, primesc ordin telefonic să nu mai vin la Mariupol cu formaţia de trei avioane pe care trebuia să o conduc. Situaţia de acolo s-a schimbat oarecum. 0 divizie blindată germană, adusă de nu ştiu unde, încearcă să facă ceva pentru a echilibra situaţia şi întregul nostru grup revine aici, unde se bănuieşte o nouă activitate. S-a reîntors din ţară, complet restabilit după accidentul de la Stalingrad, Costel Rozariu[38]. La prima misiune, nu i-a ieşit trenul de aterizare şi, intenţionând să-l pună pe burtă, conform instrucţiunilor, a

38 As al aviaţiei române, cu 27 de avioane inamice doborâte.

început să tragă muniţia de tun pentru a evita o explozie, dar ACA- ul propriu, văzând că trage spre mare, l-a luat drept rus şi nu mai povestesc înfiorătoarea canonadă dezlănţuită

asupra lui, dar a avut norocul să nu-l nimerească. Era şi păcat, căci acum, „Rează” e un om însurat, s-a căsătorit cu Geta. îmi vine să râd: „Rează” căsătorit!

Astăzi, mă abţin de la zbor. Cei nouă sunt invidioşi că am luat-o razna cu misiunile şi vor să mă ajungă. Milu, „Bâzu” şi Şerbănescu, zilele trecute, au luat [Ordinul] „Mihai Viteazu”. Foarte frumos, dar tare departe de mine.

2 septembrie. Ziua de azi nu promite nimic. O însoţire de *Henschel-uri* care pisează la nenorociţii din linia întâi, aruncând bombe şi trăgînd cu mitralierele. Mi-a plăcut, fiindcă băieţii au insistat în zona imediat următoare a frontului, marcată de rachetele trupelor proprii. După plecarea lor, rămân iarăşi singur, în vânătoare liberă aici, în zona Izium. încep să am tupeu! Am fost aşa de atent şi aşa de încordat pentru a nu fi surprins, încât, după o oră de zbor, cobor cu durere de cap. Spre Slaviansk am văzut arzând marile clădiri şi fabricile, dar de abia aterizat, aflu şi de ce. Germanii se „repliază” pe noi poziţii. Aceasta e formula şi vor ceda şi Kramatorskaia. Deci, până diseară, va trebui să plecăm. Nu mai descriu zăpăceala care a fost. încă o dată am văzut o formidabilă dezorganizare. în grabă, mă reped în oraş să-mi adun bagajele. Populaţia civilă, întocmai şacalilor, a mirosit din vreme. Unii, deşi pierd totul, se bucură, alţii au început exodul refugiului. Cărucioare mărunte, cu tot calabalâcul, cu copiii în copăi; la care, înhămaţi, trag câte o femeie, un bătrân sau un copil. Mare mizerie! Ce vor fi sperând? în curând, vor fi ajunşi şi depăşiţi de front. Decolez pentru noul

teren de zbor Bliznetzi (?], spre Lo- zovaya. în urmă, Slavianskul şi Kramatorskaia încep să ardă de-a binelea; nemţii au început dinamitările. Bombele erau deja montate de mai mult timp la clădirile mai importante.

3 septembrie. Viaţa la noul teren intră pe făgaşul normal, nu seamănă cu confortul de la Kramatorskaia, dar, oricum, în barăcile de lemn în care suntem acum e simpatic, pentru că e ceva nou. Mai rău a fost aseară, fiindcă a trebuit să dorm pe scânduri, înfăşurat în manta, întrucât bagajul a rămas să vină cu ultimul eşalon rulant. Dar la război, ca la război... merge. Se vede că e toamnă, a început să cearnă de sus o ploaie plicticoasă, chiar exasperantă. Norii sunt jos, jos de tot. Un zbor acum, chiar şi pentru orientare, devine periculos, noroc că misiunile se amână pentru mâine. Cu noi aici a venit o rusoaică, anume Katia, fugită de la Mariupol. A venit la noi şi a stat şi la Kramatorskaia; înaltă, frumoasă, cu un mers maiestuos, spune că nu are familie, că i-a pierdut pe toţi. Fără rude acum şi fără patrie, e retrasă în ea însăşi, oarecum sălbăticită. Ce o împinge oare să ne încredinţeze fără condiţii destinul ei? Ne serveşte la popotă fără predilecţii pentru cineva, aproape cu indiferenţă, dar cu o ţinută care impune respect.

Ieri, am primit o scrisoare de la mama. Mă roagă să scriu mai des. Ea tremură pentru fiecare clipă care trece, gândindu-se la mine, dar sper că vor veni şi timpuri mai bune, cu toate că situaţia frontului, aici, este din ce în ce mai proastă.

4 septembrie. Bliznetzi! Un sat prăpădit, lângă o cale ferată dublă, cu case urâte, de

chirpici, în care oamenii şi-au făcut, în pivniţe, adevărate adăposturi, de teama bombardamentelor. Până acum, fiindcă timpul a fost aşa de prost, cred că nu am fost reperaţi de ruşi, dar nu se poate ca în zilele acestea să nu se întâmple ceva. Terenul este destul de prost şi condiţiile de viaţă la fel. Mi-am dat seama că trăim prost când am auzit o minunată muzică la radio Bucureşti şi când, închizând ochii, am văzut restaurantele pline cu grătarele fumegând, bulevardele cu lume veselă şi parcă lipsită de griji. Dar nu invidiez viaţa asta. Sunt destul de mulţumit aici, la sute de kilometri distanţă şi cu o viaţă aspră, plină de neprevăzut. Am ieşit cu *Henschel-uri* în protecţie la obiectiv (Dolgenska-ia]. Ne-a luat în primire un ACA foarte puternic şi, la întoarcere, am făcut un tur mai larg, ca să cunosc mai bine zona, care nu prea are mari repere. De altfel, aceasta este şi cauza pentru care trei piloţi nu s-au mai întors azi. Fără repere şi, cum timpul e prost, cu plafon jos, locotenentul Bătrânu, adjutanţii Moraru şi Iliescu probabil că s-au rătăcit şi au aterizat pe altundeva. Aflăm mai târziu că unul l-a pus bine, unul pilon şi altul pe roţi, dar a capotat din cauza terenului moale. Important este că niciunul dintre ei nu a păţit nimic.

5 septembrie. Astăzi, în fine, avem mai mult de lucru; ne-au descoperit terenul şi vin în atac cu //-2-uri şi Fcz/c-uri, ceea ce ne-a oferit posibilitatea să dăm jos două. Decolez într-o zăpăceală din acestea pentru a însoţi *Henschel-uri.* în sector, linişte. Doar antiaeriana, în care mă învârt ca într-o ninsoare cu pufuri albe, mari. La 03.00, din nou cu/u-urile *88,* de data asta la

Izium. Luăm 7 800 de metri înălţime, unde nu ne mai temem **67** de nimic şi de nimeni. Azi, au bombardat foarte precis. Pe la ora 17.00, se dă din nou situaţia frontului. La est de Slaviansk, ruşii au făcut din nou o pătrundere, care trebuie zăvorâtă. Se aruncă aviaţia val după val, cu Stukas, cu *Ju 88, Henschel- uri* de asalt şi vânători în atac la sol, toate bombardează şi mitraliază într-un infern de fum şi de foc. Din alarma pentru //-2-uri plec în însoţire de *Henschel-uri,* o formaţie de nouă bucăţi. Kramatorskaia şi Slavianskul sunt o mare de flăcări. Fumul se ridică compact, la 1 000 de me- tri, dând aparenţa unor nori. Vânătoarea rusă nu apare. Doar spre seară ne-au bumbăcit din nou, şi noaptea la fel, cu Po-2-uri, din care aruncă peste bord mici bombe, de 15 sau 25 de kilograme. Nici nu ne mai sinchisim. Rudei încearcă tunurile antitanc; ei au deja o escadrilă de avioane cu sirene şi cu două tunuri lungi, de calibrul 37.

6 septembrie. Zi cu activitate serioasă. Era normal, atâta timp cât ne-au descoperit terenul! Vin //-2-urile şi Lcz-urile lanţ, decolez la vedere, după ce trece un val, îi alerg din urmă, trăgând de dedesupt într-unul care a început să danseze şi să scoată fum. Fără o bucată din ampenaj, nu mai are echilibru. Sunt sigur că ăsta nu a mai ajuns dincolo. Pe deasupra mea, un alt *Me 109* trage în alt *11-2,* din care sare o bucată din plan, se înclină spre dreapta şi o ia spre pământ. Era micuţul adjutant Ono- frei. Prin dreapta mea, ţâşneşte un *La-5,* descopăr că am avut mare noroc, eram cu trei în coadă, atent la //-2-uri, dar m-a degajat adjutantul Florea lordache. 0 clipă

de neatenţie care ar fi putut să mă coste mult. Am impresia şi, dacă mă gândesc bine, chiar certitudinea că facem o mare greşeală, pentru că luptăm individual, fiecare încercând să doboare pe cont propriu. Este cazul bietului adjutant Ameno Girolamo, care astăzi a căzut în flăcări, la nord de Barvenkovo. Este al treilea, dar până seara, toate sunt uitate, frunze, frunze în vânt sunt vieţile noastre. Seara, ne-au surprins, trecând în zbor razant, într-o singură trecere, aruncând bombe şi trăgând cu mitralierele, fără să mai revină. Nu a durat, cred, nici un minut, şi nu am mai decolat. Era prea târziu, se întuneca şi nu i-am mai fi prins.

7 septembrie. Ne-am trezit în muzica ACA-ului de toate calibrele. Concert infernal de //-2-uri, *Yak-uri* şi *Lauri* (motoare în linie şi motoare în stea, atât am văzut pe geam), dar cum toate trec, şi cum cu toate se învaţă, mi-am făcut socoteala turcului – „dacă o fi, să fie” – şi nu m-am mai dat jos din pat. Senzaţia a fost că amărâta noastră de cabană părea ca de cauciuc. Pereţii se curbau de parcă cineva ar umfla-o cu pompa, cu puteri uriaşe. Nu ştiu de ce sunt aşa de încrezător în soarta mea, de parcă aş fi invulnerabil. Ne ducem la teren. Şedeam legat în avion de la ora 05.00, când s-a dat alarma la al doilea atac la sol. Decolez printre spărturi de bombe, la întâmplare şi, după patru minute, îi ajung. în lupta aeriană care a urmat, ne încrucişaserăm în toate poziţiile, dar nimeni nu prinde rafala hotărâtoare. De fapt, pentru mine este a opta luptă aeriană. Mai am destul timp. Din cauza terenului moale, locotenentul Bătrânu a capotat şi este evacuat la spital, la Zaporojie.

Adjutantul Iliescu este rătăcit de ieri şi adjutantul Onofrei a dispărut azi. în zona asta, fără repere, te rătăceşti uşor. Destul de prost! Avioane nu prea mai avem, iar cele care au rămas sunt vechi şi cu resursa aproape terminată (viaţa unui G-u este de 100 de ore motor, după care motorul trebuie schimbat).

8 septembrie. Sfânta Maria Mică. Ziua pe care o serbează mama. E scris ca de ambele Sfinte Marii să am încurcături care se termină bine. De dimineaţă de tot, înainte de ora 04.00, mă instalez la pândă în avion. Am prea multe zile de aşteptare zadarnică. Timpul trece şi, întocmai ca în basm, o moleşeală caldă mă învăluie, astfel că aţipesc legat în chingi. Dar sar speriat, alarmat de artileria AGA, şi arunc o privire fugară la ceasul de la bord. E ora 05.30. Din soarele care răsărise, picau ruşii. Soldaţii mecanici au un moment de ezitare între a învârti manivela pentru pornirea motorului sau a se repezi în gropile de adăpost săpate în margine, la câţiva paşi, dar ăşi înving teama şi învârt. Motorul porneşte. Bombele cad peste tot, văd două explodând drept înainte, totuşi trag maneta în plin şi decolez printre ele în iadul de pe teren; doar ce mă dezlipesc şi, lipit de pământ, virez scurt, cu aripa aproape înflorind soiul, astfel că, în câteva minute, ajung şapte //-2-uri din cele care atacaseră în ultimul val. Atac clasic de sub burtă, de dedesupt, deşi zburau şi ele destul de jos, trag şi degajez lateral. Mitralierii de pe //-2-uri trag şi ei, văd trasoarele roşii pe lângă mine, dar mai atac o dată, şi încă o dată, cu un ochi mai sus, la vânătoarea lor. Sunt acolo şase La-5-uri şi, încă de la al doilea atac, observ cum două

se desprind şi pică pentru a interveni. Dar socotesc că mai am timp. Virez şi trag o ultimă rafală, tunul şi mitralierele mele fulgeră (ce le-o fi fiind) şi, din avionul din faţă, văd ţâşnind flăcări (azez *trebuie să mă întrerup cu scrisul în jurnal şi să fac o pauză, lăsând caietul pe ampenajul avionului, şi să fug în şanţ, pentru că aerodromul este atacat din nou, aşa cum se pare că, normal, este atacat de trei zile, adică de cel puţin cincisprezece avioane, de câteva două ori pe zi, uneori şi de trei ori. Curg bombele, trag mitralierele, răspunde ACA-ul, decolează alarma într-un spectacol bine regizat, dar rezultatele nu sunt îngrijorătoare, efectele sunt slabe de cele mai multe ori.)* Revin, închizând lunga paranteză, dar, intuitiv, simt că am ceva în spate, degajez într-un viraj scurt, peste umăr, aşa de scurt, că nu mai văd nimic în faţa ochilor din cauza valului de sânge care fuge din cap spre picioare, apoi zările se limpezesc (efectul este ca la cei de la *Stukas* în momentul redresării de după picaj) şi, pe lângă mine, lateral, văd trecând Lcz-ul care mă atacase. Ne dăm puţin în lături, dar el fiind lansat, are viteza prea mare şi nu poate strânge destul virajul, aşa că nu are ce să-mi facă, deşi vin şi ceilalţi. Sunt acum şase sau şapte, treisprezece vânători şi eu singur, dar lupta aeri-ană se termină doar cu o singură doborâre. La aterizare, observ că am două găuri în avion: una în profundor, din spate, şi alta bordul de atac din faţă, dar asta încă nu ar fi nimic. Ruşii au spart frontul la Kostroma de două zile şi înaintează spre Pavlograd, pe o adâncime de aproape 100 de kilometri.

Este ora 19.20, de abia mai este lumină, afară se aude zgomot de motoare. ACA-ul trage, mecanicii şi câţiva pi- loţi fug la adăpost, eu socotesc inutilă chestia. O altă coloană sovietică înaintează din sud, pentru a intercepta calea ferată Slaviansk-Lozovaya, invers de cum ne aş- teptam noi. Situaţia este critică deoarece vârful coloanei este chiar pe direcţia aerodromului nostru (şase avioane, care de abia îşi mai trag sufletul, au plecat pentru Melitopol, încă şase urmează să plece mâine, între care şi bietul 33 al meu, pe care zbor acum). Azi, ne-a vizitat comandantul grupului, căpitanul av. Niculae Ştefănescu („îngeraşul”), care a venit de la Tiraspol, unde continuă pregătirea cu ceilalţi, dar cred că a doua oară nu mai vine. A avut parte şi de un atac la sol, şi de zăpăceala clipelor acestea tulburi şi, mai ales, şi de exagerările noastre. Ne aduce veşti de la Mircea Şenchea, care vrea – ca şi mine, de altfel – din toată inima să ajungă pe front. E combativ, cu temperamentul lui de boxer, şi nu mai are răbdare, dar sunt sigur că va veni şi timpul când va dori să plece în ţară, şi încă foarte repede, după cum merge treaba pe aici.



Mircea

Este ora 20.07 şi afară canonada a reînceput (a câta, Doamne?). Noroc că ne-am întărit nervii; şi veşti din ţară nu mai am, de altfel, nici eu nu mai am ce să le scriu.

9 septembrie. Dacă ziua de ieri a fost grea, azi- noapte a fost de pomină. Ordin să dormim

îmbrăcaţi şi gata de a decola în noapte, oricum şi oriunde. „Ruşii sunt foarte aproape şi între ei şi noi nu mai este niciun element care să le poată face faţă cât de cât.” Aşa suna ultima comunicare făcută cu glas grav de comandorul Ion Negrescu. O noapte de nesiguranţă, de chin, în care, pe la 02.30, am suportat şi un bombardament. Au aruncat cinci bombe, dar tot fără efect. înainte de a răsări soarele, foarte de dimineaţă, decolez cu 33-ul meu pentru Melitopol, aşa cum a fost stabilit de ieri, ca să-l las acolo, întorcându-mă cu un *Ju 52* de transport. Pe drumul de întoarcere, toţi se tem, în avion, pentru că un *Ju 52,* chiar zburând foarte jos şi nefiind însoţit pe traseul din imediata apropiere a frontului, este foarte periculos. Dacă ar fi atacat, singura lui soluţie ar fi să aterizeze drept în faţă, oriunde, şi Dumnezeu cu mila Lui pentru ocupanţii care au noroc să fugă ca iepurii în toate părţile. Dar chiar în acest *Ju 52* cu care mă reîntorc de la Melitopol am plăcerea să primesc o scrisoare de îmbărbătare (dacă mai era cazul] de la unchiul meu, fratele lui tata, locotenent-colo- nelul Ion Dobran[39], care ţine foarte mult la mine. în scrisoare, în termeni foarte milităroşi, îmi face îndemnuri şi urări de bine. Bătrânul *Ju 52* se apropie de teren ca la „v-aţi ascunselea”. Este literalmente, cu burta la pământ. Mă gândesc că suntem pe mâna altuia şi frontul e atât de aproape. De n-am rămâne la ruşi! Dar am scos-o la capăt şi am aterizat cu bine. Iau alt avion dintre cele disponibile şi ies într-o misiune de vânătoare liberă, cu „Bâzu” Cantacuzino. Recunoaştem linia frontului şi observăm şi

39 Păstrată şi azi, scrisoarea aceasta este redată în facsimil, la infografie, p. 364.

oarecare discontinuităţi, dar ne liniştim în ceea ce priveşte situaţia de moment. Efortul principal rus se desfăşoară pe axul Konstantinovka-Pavlograd-Dnipropetrovsk şi riscăm să ne taie retragerea eşalonului rulant dacă nu plecăm imediat. Pe la ora 17.00, primim ordin de deplasare, dar înainte de a pleca, aproximativ cu 15 minute, prietenii noştri au venit din nou în atac la sol şi păstrez ca ultimă amintire (fire romantică), de pe Bliz- netzi, un tub de proiectil de pe un *11-2,* care mi-a căzut la picioare (de cap mă ţineam cu mâinile]. Nu ne potolim însă şi cu ocazia deplasării facem o ultimă misiune de însoţire, după care aterizăm pe Dnipropetrovsk. Seara, ca de obicei la deplasări, o mizerie de nedescris, cu masa şi cu cazarea dar, deh, ca la război! Bine de Popescu- Ciocănel şi de adjutantul Nicoară, care au rămas la Melitopol sub motiv că se simt extenuaţi. Aşa să fie? Acolo, la bombardiere, cel puţin sunt bine cazaţi, cu masa mai bună, iar frontul e departe.

10 septembrie. Pentru că este vineri, avem de pătimit. Fără pat, într-o cameră murdară a unei cabane prăpădite, de lemn, pe jos pe nişte paie rămase din saltelele golite ale celor plecaţi. Am dormit îmbrăcat. Bietul Aga- rici mi-a dat o pătură, singurul obiect apt pentru dormit şi, deşi acum aveam siguranţa că ruşii sunt departe, am rămas cu ticuri de la Bliznetzi. Sar din somn, tresărind la cel mai mic zgomot. Ziua de azi o folosim ca să ne instalăm, să zicem, mulţumitor. Rozariu şi Sim, Agarici şi Ciocănel – dacă va veni după figura de la Melitopol – ocupăm aceeaşi cameră cu cinci paturi. Avem şi flori, şi poze

prinse cu pioneze în scândurile cabanei, şi apă, apă multă şi bună. Ies din nou în misiune cu „Bâzu”. Tot o vânătoare liberă. Am trecut pe G-u, la Tiraspol, în aceeaşi zi, şi acum zbor ca şi coechipier al lui; mă bucur, căci are multă experienţă şi, dacă el are încredere în mine şi mă preferă în misiuni, îmi dă şi mie încredere.

Deşi am intrat adânc la ruşi, n-am întâlnit nimic. La peste 100 de kilometri în interior, cu un motor care trepida uşor, nu prea îmi era la îndemână. La reîntoarcerea la teren, aflu că la sud, ruşii, pe un alt ax de mişcare, cu o coloană, au ocupat Sînelnîkove, care este cam la 30 de kilometri de aici; deci nici aici terenul nu oferă o prea mare siguranţă. Totuşi, 30 de kilometri între ei şi noi e ceva! Seara, a venit de la Tiraspol căpitanul Teodoru, comandantul de escadrilă a lui Şenchea. Aflăm că Italia ar fi capitulat. Când? Cum? De la Pelagia am primit o scrisoare tot atât de caldă, de nebună ca şi până acum. Sunt din ce în ce mai mirat. Am crezut că toată chestia asta nu poate dura, că ţine de capriciile unei femei, dar încep să cred că m-am înşelat şi că e ceva mai mult decât un capriciu; mă gândesc la o mulţime de lucruri, la convenienţe sociale pe care altă dată nu le-am călcat şi mai târziu mi-a părut rău. La Pusy... Dar asta încă pare o copilărie, căci nici nu ştiu dacă fata asta are cu adevărat vreun sentiment pentru mine. în fine, o mulţime de lucruri în cumpănă care mă bucură şi mă preocupă în puţinele clipe de reflecţie. La fel de caldă a fost şi scrisoarea de la sora mea, Ica, de la Pungeşti, şi de la tanti Jety. Mă gândesc că s-ar putea să plec sau s-ar putea să rămân aici, unde mă simt mai apropiat de cei nouă şi de ce li

se va întâmpla. Mă împart între a rămâne aici şi a fi cu grupul meu, cu băieţii mei, de care sunt legat şi la care spiritul de grup pare mai strâns decât aici, unde ne simţim numai toleraţi.

11 septembrie. *Bârr!...* Urâtă zi. Un vânt rece mătura norii joşi. Nu este vizibilitate nici la 500 de metri, totuşi se ordonă o misiune de vânătoare liberă mai mult cu caracter de recunoaştere. Intru adânc în dispozitivul inamic, ca să-mi dau seama de situaţia reală. Peste tot, sate care ard şi fumuri, fumuri multe, pe câmp, de la şurele de paie. Cam la 150 de kilometri în adâncime, descopăr un aerodrom. Pe el, un avion *Stukas* avariat. Alături, încă două, pe care, din fugă, nu le recunosc. Coechipierul meu cere permisiunea de a pleca, din cauza pasului elicii care îi pune probleme, şi iar rămân singur. Ca să văd mai bine, cobor în razmot la circa 10-15 metri înălţime; de-a lungul unei şosele orientate spre vest,

văd camioane ruseşti cu infanterie purtată, văd căruţe şi soldaţi călări al căror aspect este jalnic. Par rupţi, prăpădiţi, cu uniformele murdare şi zdrenţuite, şi nu sunt prea mulţi. Când văd avionul, sar ca şoarecii prin şanţuri. Dar nu trag. Ceva mă reţine. I-am însoţit aşa pe mulţi kilometri şi, la întoarcere, pe timpul acesta infernal, de-abia mai găsesc aerodromul. Am stat şi cam mult în aer, provocând îngrijorarea celor de la teren, cărora coechipierul le spusese pe unde ne-am hazardat.

12 septembrie. Plouă stupid, ca în Bacovia; din când în când, se aud explozii puternice de la distrugeri sau de la front. Stau în reverie şi nu-mi vine să cred: Ion Dobran pe malul Niprului într-o cabană nemţească, ca ocupant în retragere!... Ce glume poate să facă istoria! Nu ştiu de ce, dar în clipele acestea îmi vine în minte Carol al Xll-lea. Dar să-l las mai bine şi să spicuiesc ceva din scrisoarea pe care nu mă îndur să o trimit Pelagiei, pentru că nu mi se pare destul de frumoasă: „Puţine clipe am petrecut împreună. Pentru mine nu au preţuit decât acelea în care îţi priveam la nesfârşit ochii. Apele adânci ale ochilor tăi trişti m-au făcut să mă cutremur. De unde, Doamne, ai putut să pui atâta regret în ei, atâta tristeţe? îmi tremura sufletul ca un nufăr. M-ai mişcat din adâncuri şi viorile sufletului au început să cânte singure, aruncând în răspântii valuri de armonii. M-ai încălzit. M-ai deşteptat la dragoste, la viaţă. Pentru tine, scrisoarea aceasta vrea să fie o plimbare prin vara de afară, în care, cu mâini de vestală, să culegi mlădiţele înflorite ale gândului meu. Flori de cireşi, sulfină, levăn- ţică, prospeţime.”

Ce departe eram în reverie când sunt întrerupt de Rozariu, care vine cu veşti de la domnul comandor Ne- grescu: „Ştii, mâine faci o vânătoare liberă. Dar la mama dracului, acolo la Kamenskoe, unde se împreună căile ferate!” Comentez: „Măi, da’ cum de m-a găsit tocmai pe mine? Şi cu ce coechipier?” „Cu Steolică; nu mai rămăsese nimeni, toţi erau ocupaţi în misiuni, pe cine să punem? Pe cine să punem? Eu: (adică el, Rozariu), pe Do- bran, domnule comandor!” Comandorul: „Măi, amândoi sunt dintre cei noi şi să-i trimitem aşa de departe?” (cam 150 de kilometri în spatele liniilor, cum ziceam). „Nu face nimic, domnule comandor. Ştie Dobran ruseşte.” „Bine măi, zice Negrescu râzând, să se ducă Dobran.”

13 septembrie. După recunoaşterea cu pricina, deşi terenul e foarte moale, ies într-o însoţire de *Henschel-uri* cu domnul căpitan C. Teodoru. Este la prima misiune a dânsului şi pare emoţionat. Nu ştiu cât este de fericit; războiul, de fapt, este al sublocotenenţilor şi al adjutanţilor stagiari sau majori. Mai sus sunt şi excepţii. Situaţia frontului este foarte interesantă. între Slaviansk şi Novo-Pavlovka, ruşii au spart din nou frontul, înaintând până la Sînelnîkovo, la 30 de kilometri sud-est de Dnipropetrovsk. Par a acţiona cu un corp blindat, o divizie de infanterie şi ceva elemente de cavalerie. Părţi din Armatele germane a 6-a şi a 7-a, prima din sud şi a 2-a din nord, au gâtuit intrândul, ruşii rămânând cu spatele tăiat. Din cauza vremii proaste, neputând fi alimentaţi de aviaţie cu combustibil, au rămas pe loc, fixaţi la teren în poziţia în care se găsesc acum. Poate vor

fi lichidaţi, dar vin alţii din sud. în sectorul Armatei a 6-a au spart din nou frontul, împingând spre Zaporoje. Aceasta este situaţia de astăzi. Se pare că corpul blindat rus va fi salvat datorită pătrunderii din sud. Mai facem o vânătoare liberă, dar nu găsim nimic, doar tancuri şi maşini; şi focuri, multe focuri pe câmp. Novo-Pavlovka arde şi ea. Pe seară, ies iar. De data asta, la Bliznetzi. Acolo unde acum 5-6 zile atacau 7/-2-urile, azi se duc *Henschel-wcile.* Rămân jos cu ele. în spate şi mai sus mai sunt vânători, dar nu ştim cine sunt şi, pe vremea asta aşa de proastă este greu să-i protejezi dacă nu eşti foarte aproape. La sol, am aflat că erau „Bâzu” şi Dan Scurtu, cu celulele lor, şi că ne-au văzut şi ei. îmi scrie mama, mă încurajează, cică la ei toate sunt bune, dar că se gândesc mereu la mine şi, dacă mă gândesc bine, chiar au şi de ce să fie îngrijoraţi. Trecem zilnic prin clipe grele. Mă gândesc la cele dragi: Pusy, Lily, Pelagia, Sorana Basarab, Stanca şi mai sunt, şi mai sunt...

14 septembrie. Sunt sub impresia celei de-a treia misiuni, primele două nu contează (o însoţire de *Hen- schel-wci* cu Serescu, apoi o protecţie în zonă) şi, în fine, cea de-a treia, care este şi cea de-a 13-a a grupului pe ziua de azi, o vânătoare liberă. Am plecat, avându-l coechipier pe adjutantul Florea lordache (misiunea a doua am făcut-o tot împreună) în sector, la Lozovaia. în stânga noastră, două avioane se zbenguiau cam la aceeaşi înălţime cu noi, având avantajul de poziţie, căci lumina cădea pe noi. Radioul nu merge, clatin din planuri şi virez – mai mult o schiţă de viraj – spre ei. Florea înţelege şi mă urmează strâns, apoi, ca şi când n-am văzut

nimic, merg înainte, paralel cu ei, luând înălţime. Ne depărtam binişor. Dacă m-au văzut, sunt sigur că ei cred că noi nu i-am văzut. Dacă nu m-au văzut, cu atât mai bine. Viraj scurt şi le cad în spate. Acele vitezometrului aleargă pe cadran: 420, 480, 540, 580... Dar şi ei pică la fel. întâi am crezut că fug, dar privind mai bine, văd cum atacă un biet „codoş”, un *Fw* de recunoaştere, deşi acesta face figuri extraordinare. Salvarea îi vine numai de la noi. Nu avem mai mult de 1 000 de metri şi sunt prinşi în colimator. Trimit o rafală. La-ul meu trage drept în sus, părăsind Fw-ul; eu după el, pentru a prinde o poziţie bună. Trăgând din nou în urcare, observ pe stânga, aruncând o privire fugară, celălalt *La* şi pe Florea după el, ambii în răsturnare, apoi, preocupat de La-ul meu, urc cu el, an- gajându-ne în manevre scurte, de luptă în viraje. E foarte manevrabil, strânge mai bine virajul şi nu-l pot prinde în rafală ca să-l dau jos. Privesc spre locul iniţial al luptei şi jos, văd o explozie cu flacără mare şi mult fum. Pic să văd mai bine ce este. Pe o arătură, urma unei izbituri, apoi mai departe, la 80-100 de metri, un incendiu în care nu se mai cunoaşte nimic. Urc iar, de fapt, mă joc cu viaţa, învârtindu-mă pe sus de unul singur vreme de încă 20 de minute. Mă mai angajez odată cu cinci La-uri – este o pâclă infectă! – şi încă odată cu altele două, dar fără rezultat. Apoi, mă întorc acasă singur. Şi Florea nu mai vine. Raportez tot ce am văzut şi se confirmă că explozia era de la avionul lui. L-a văzut observatorul Fw-ului. Lipsindu-i pentru redresare câţiva metri, urmărind La- ul – mai manevrabil ca el –, a intrat în pământ în partea de jos a buclei de redresare din răsturnare.

15 septembrie. Am rămas impresionat de întâmplarea nefericită de ieri, cu moartea lui Florea. Nu spaimă, nu frică, ci necaz, durere... Astăzi, am fost la Uman, la uzina de montaj şi reparaţii, după avioane. Frumuşel oraş, cu un minunat parc, cu un teatru frumos, club şi tot ce-i trebuie. Cel puţin văzut de sus, este cu adevărat frumos. Aerodromul este acoperit cu iarbă, aşa de moale şi de bun ca şi Tiraspolul. Parcă aterizezi pe un covor! în trecere, vedem şi Kirovogradul; mai mare, mai dotat industrial, cu pista betonată, ca la Zaporoje. La Uman, am ocazia să mă sui într-un *Yak.* Este, pe departe, mai grosolan, mai încărcat decât G-ul. Mult prea multe manete incomod aşezate, rezervoarele din planuri şi placajul din care este construit... Nici nu se compară! Un atu în plus ca să-l desfid, fără a-i subestima manevrabilitatea. Totuşi, pare mai adunat în jurul unui centru de greutate bine plasat. Mă rog Domnului să am întâlniri doar cu el şi să am avionul meu personal. Dacă s-ar în-drepta timpul ăsta infect! Azi, am venit prin ceaţă, prin ploaie, în zbor foarte jos la 10-15 metri, şi numai după busolă, în care am căpătat o încredere oarbă, am ieşit cu precizie, exact pe aerodrom!

16 septembrie. Speranţele de ieri s-au dovedit deşarte: nu se poate zbura. E o mizerie timpul ăsta! Aşteptam îndreptarea vremii ca să plecăm la Cherson (Her- son). în aşteptare, în baracă este o jale!... Plouă prin tavan şi e greu de găsit un loc în care să nu pice măcar, dar suntem veseli fiindcă picăturile de ploaie cad mai repede sau mai încet prin diversele spărturi din acope-riş. Unul cu ureche muzicală se distrează,

căutând ca din zgomotul lor, în timp ce cad în paharele goale (rămase după şampania *Veuve Clicquot,* de la nemţi) să scoată o melodie. Comandantul Grupului 7, căpitanul Dan Scur- tu, cânta din acordeon, în aşteptarea tancurilor ruseşti, care mai au cam vreo 30 de kilometri, după socotelile noastre. După cum pare, rezistenţa germană se va muta pe Nipru, iar de la Zaporoje în jos, pe o linie ce trece pe lângă Mariupol, până la limanul în care se varsă râuleţul pe care este aşezat oraşul.

17 septembrie. Puţin, foarte puţin s-a mai îndreptat vremea şi, de aceea, cincisprezece avioane decolează pentru Cherson. A fost un drum grozav, ploaie şi ceaţă, uneori până la pământ. Zburăm foarte jos (între 4 şi 10 metri), privind lateral prin gemuleţul deschis al cabinei, cu giro-orizontul activat pentru cazul în care ar trebui să tragem în sus, în nori, când se va termina complet. Riscăm mereu sau să ne lovim de pământ sau să lovim un pilon de la generatoarele astea ca nişte morişti de vânt care apar ici şi colo şi pe care, din cauza vitezei, nu le-am putut evita. Orbecăind aşa, de unul singur, descopăr în faţă două avioane cu acelaşi cap compas. Intru în formaţie, plasându-mă mai sus şi urmărind numai unul dintre ele, pe cel de la mijloc, cum suntem eşalonaţi în înălţime. Pe cel de jos nici nu pot să-l mai văd. Era Gavriliu cu co-echipierul lui, ceea ce înseamnă că bunii navigatori se întâlnesc pe traseu. Dacă unul dintre ei intră în pământ, trag în sus în plafon şi dacă mai apar spărturi, merg până la limită şi sar cu paraşuta. Dacă ar şti „Chiţu” ce gândesc, cred că ar înjura în gând. Şi înaintând aşa, cu viteză

redusă (cam 250 km/oră], prin mizeria asta de vreme, către dreapta, deodată apare o geană de lumină. Virăm scurt şi ieşim în plin timp frumos după cca 30 de minute de zbor prin ceaţă. A fost o uşurare grozavă. Cred că a fost zborul cel mai greu pe care l-am făcut vreodată cu avionul, cel puţin până acum. Aerodromul de la Cherson a fost un fleac de găsit. E mic, dar este destul de bun. Avem ordin să lăsăm avioanele acolo şi să ne întoarcem, tot azi, cu un bătrân trimotor *Ju 52,* dar ia /u-ul de unde nu e şi, ca de obicei, a trebuit să dormim pe nişte paie, într-o baracă ce mirosea a coteţ de găini. Mizerie!... Mizerie, dar vrem fapte mari.

18 septembrie. Ne-am sculat cu noaptea în cap, am decolat cu /u-ul *52* pentru Dnipropetrovsk aproape pe întuneric şi, la 06.00, eram deja acolo. Mai bine că nu am dormit aici, căci, după spusele domnului comandor Negrescu, toată noaptea am fi primit vizite. Pregătim cele zece avioane pentru Melitopol şi, cu căţel, cu purcel, la ora 08.30, decolăm toţi, trecem prin sector aşa, măturându-l în vânătoare liberă, descoperind aproape de Melitopol patru „samalioţi”. Erau departe şi au fugit pe bună dreptate văzând roiul de G-uri. E simpatic aici, dar nu vom sta mult şi e păcat. Frontul tot dă înapoi, să zicem voit, dar oricum, în ordine nu este. Ies din nou în sector, într-o protecţie de *Henschel-uri,* în care poate îi însoţesc pe Lazăr Munteanu cu oamenii lui, Pukas, Georgescu, Zăbavă, cine vor fi fiind? Atacă insistent, cu mult curaj, uneori ne antrenează şi ce mai, parcă Corpul Aerian le ştie pe toate! E formidabil cum ard nu numai mici localităţi, dar câmpuri

întregi... Jos este un adevărat infern şi fumurile urcă până către 2 000 de metri, din care cauză şi vizibilitatea este aşa, în perdele; uneori bună, alteori foarte proastă. ACA-ul trage, artileria trage, infanteria trage şi ea cu toate armele, trăgătorii fiind culcaţi cu faţa în sus. Mulţumesc Domnului că sunt aviator şi că diseară dorm în pijama. Gândul meu se îndreaptă către cei dragi din ţară. Nu pot scrie în afara acestor rânduri fugare din lipsă de timp şi oboseală, dar important este că sunt mulţumit, fericit, chiar!...

19 septembrie. A fost o noapte de pomină şi sper ca multă vreme de acum încolo să nu suportăm un alt bombardament aproape continuu. Dacă nu au venit de 20 de ori, n-au venit niciodată! Se spune că sunt din „escadrilele de deranjament”, cu piloţi femei. Pe aerodrom însă, cu toate paraşutele lor luminoase, nu a căzut mai nimic. Totuşi, indirect, prin faptul că nu ne lasă să ne odihnim, au un oarecare efect Azi, avem misiuni şi toate de protecţie ale aviaţiei de asalt. Frontul se apropie la Balşoi-Tokman. în a doua ieşire cu *Henschel-wi\e,* Costică Lungulescu a fost doborât, se pare de un avion *Airacobra*[40], sau de altceva, în niciun caz

40 Aparat de vânătoare american *P 39,* monoplan, metalic, care venea cu unele soluţii neobişnuite pentru acel timp (tren trici- clu cu roată de bot, motorul instalat în spatele postului de pilotaj ş.a.J. Nu a dat rezultatele scontate în rol de vânător, fiind surclasat de către vânătorii germani *Me 109* şi *Fw 190.* Era totuşi un avion solid şi foarte puternic armat (un tun de 37 mm, care trăgea prin axul elicei, şi patru mitraliere de 12,7 mm). Aliaţii l-au livrat sovieticilor, care l-au întrebuinţat ca avion de atac la

nu au fost Tak-uri sau Lu-uri, dar a reuşit totuşi să prindă liniile noastre. Era din celula de sus, care ne făcea nouă, celor direct din însoţire, protecţie înaltă. Aici e activitate, e frumos, dar ce folos că nu putem rămâne mai mult timp! Odată cu decolarea în cea de-a patra misiune, părăsim şi Melitopolul pentru a ateriza pe (ihenicesk (Henicesk), port la Marea de Azov, în partea de nord-est a Crimeii. E aşezat la capătul unei lungi prelungiri de pământ paralele cu ţărmul, în plină stepă, care pare că de aici începe. Rar mi-a fost dat să văd o mizerie mai mare ca aici! în casele prăpădite, părăsite după plecarea populaţiei, care a fost evacuată nu se ştie unde, câte un câine – şi acesta rar – păzeşte casele cu pivniţele în care sunt lăsate păsări, mult porumb şi apă în speranţa că se vor întoarce. Dar nu le vor mai găsi pentru că în oraş au fost cantonate unităţi de slovaci şi nemţi, care se aprovizionează cu ele la discreţie. în port, o mulţime de vase mici, blocate în Marea de Azov, printre care şi câteva româneşti. Ne bucurăm la vederea Tricolorului, dar este o problemă cum vor ieşi de aici. Seara o petrecem cum putem, improvizând ceva ca să nu dormim pe duşumele, în casa puţin ospitalieră. Resimţim lipsa ordonanţelor, care au rămas cu eşalonul rulant. Ce e mai rău, că răbdăm de sete, apa fiind foarte proastă, cu un gust de ouă clocite, pentru că are mult sulf în ea. Aerodromul este numai praf şi nisip fin, parcă de clepsidră. Dinspre mare, bate un vânt turbat care, la fiecare decolare, ridică nori de praf.

20 septembrie. Noroc că nu ne încetăţenim aici [şi nu ne pare deloc rău), căci nevoile operative cer să mergem la Novozaporoje, pentru

sol, rol în care s-a dovedit foarte eficace. U.R.S.S.-ul a avut în dotare atât *P39 Airacobra* cât şi *P 63 Kingkobra.* Ca aspect exterior, acestea se deosebeau foarte puţin.
de acolo. Acestea trebuiesc menţinute cu orice preţ, în vederea unei retrageri iminente. La 08.30, decolăm în- tr-un nor uriaş de praf, care riscă să înfunde priza compresorului şi radiatoarele de răcire a apei şi uleiului, pe care le ţinem închise chiar dacă temperaturile devin ameninţătoare; iar peste 35 de minute, aterizăm pe noul teren. Bine măcar că aici nu e praf; doar un câmp frumos, cu fân în parte necosit, pe care aterizarea e foarte plăcută. în rest, nimic.

Ieşim două celule, eu cu adjutantul stagiar losif Moraru, şi Puiu Mureşan cu coechipierul lui. Primul care vede patru Pak-uri este Moraru, dar şi ei ne-au văzut şi, după câteva atacuri în unghiuri care nu oferă nicio şansă pentru nimeni, degajează prudent, ca să nu zic că au fugit. Bazaţi pe asigurările nemţilor, facem toată ziua misiuni de patrulare în apărarea podului şi seara ne trezim fără masă şi fără cantonament. După mai multe tram- bălări cu o maşină, care până la urmă se defectează, ne oprim lângă o şiră de paie, pe care unii o folosesc drept dormitor, petrecându-şi aici noaptea. Dacă mă mulţumeam cu atât, încă era bine, dar, căutând o casă, am găsit o cameră la o femeie săracă, care ne-a aşternut un pat direct pe pământ, între două uşi, lângă cuptorul după care dormeau doi copii tare certaţi cu apa. Dimineaţă, parcă eram bătuţi, ne dureau toate oasele şi capul. Ce bine făceam dacă rămâneam pe şira de paie!

21 septembrie. Plec la Cherson cu bunul meu *37* (1am părăsit la Ver/t[41] pe 33) cu care am făcut mai multe misiuni. încă merge bine, dar se apropie de sfârşitul de resurse şi va trebui schimbat motorul. Aflu veşti noi de acolo, dar să vedem cât de adevărate. Şeful Corpului Ae-

41[35] Ver/t, unitate de întreţinere şi reparaţii pentru materialul aeronautic de pe front, la nemţi.



Emanoil



Dem. Ben.

rian, generalul Ermil Gheorghiu, ter- minându-şi stagiul, se reîntoarce în ţară, înlocuit fiind de „Pipiţu" (generalul Emanoil lonescu). De acum, la putere va veni la noi partida căpitan Teodoru, pentru că el, Romanescu şi „Pipiţu" sunt în termeni foarte buni. De altfel, profitând de schimbarea aceasta, poate vom reuşi să păstrăm baza la Cherson şi să nu iernăm pe Ghenicesk, căci ar fi o adevărată nenorocire. Profităm de ocazia că popota este aici şi, după mai multe zile, mai luăm şi noi o masă caldă şi bună. Bombardamentul şi picajul din Im- melmann[42] sunt pe Dnipropetrovsk. Rudei se afirmă pe zi ce trece.

De la Escadrila 79, căpitanul Eusebiu Popovici pierde un avion în- tr-o misiune executată fără protecţie de vânătoare şi un al doilea avion, pilotat de comandantul escadrilei 80, căpitanul Ioan Gheorghe, este lovit de AGA şi se zdrobeşte de pământ. La comanda escadrilei vine căpitanul Dem.

---

42 *Imelmann,* mai exact *SG 2 Immelmann,* adică Flotila de suport la sol *(Schlachtgeschwader)* numărul 2, cu titlul onorific „Immel- mann" (de la Max Immelmann, asul german din Primul Război Mondial). Autorul foloseşte termenul de „flotilă", echivalentul *Geschwader-ei* germane în aeronautica militară română din al Doilea Război Mondial. O *Geschwader* avea în compunere trei *Gruppen* (grupuri) şi fiecare *Gruppe* era compus din trei *Staffeln* (escadrile). O *Staffel* însuma 12-16 avioane de luptă.

Ben. Cârâc[43], de care ne leagă frumoase amintiri din 1940, de la Prej- ba, pe când ne preda observatoria aeriană.

22 septembrie. Decolez de dimineaţă pentru No- vozaporoje. Timpul începe să se închidă şi întâlnesc ploi locale şi porţiuni cu ceaţă, dar nu mică mi-a fost satisfacţie când m-am trezit (spre mirarea mea) peste teren. Navigator, nu glumă! Execut o vânătoare lliberă, dar nu sunt încântat, ruşii nu se ridică. Tot degeaba decolez şi de două ori în alarmă! După ce înţepenisem legat în avi- on, am văzut avioane inamice, dar nu le-am putut ajunge. Cred că, prin sistemul acesta, podul nu poate fi apărat dacă ruşii ar dori cu tot dinadinsul să-l distrugă, şi nici capodopera care este digul Niprului, cu şoseaua de pe el – făcut cu multă trudă, după vreo şase ani, aşa cum am aflat de la localnici – nu ştiu cum va rezista. Până la urmă, cred că tot germanii îl vor distruge, în retragere. De data asta, seara o petrecem ceva mai omeneşte, în- tr-o casă de colonişti germani. Acum, putem să ne dăm foarte bine seama ce însemnă ca populaţia din terenul inamic să ne fie favorabilă.

23 septembrie. Nu e mare lucru de făcut aici, ruşii nu se ridică şi, astfel, seara organizăm o masă la care invităm şi nemţii unei escadrile de vânătoare; asta în replică, pentru că deunăzi, ne-

43 Demetriu Benedict Cârâc (1910-1943), la origine ofiţer de artilerie, maestru al aviaţiei de bombardament, autorul unor cărţi de poezie şi proză scurtă. A căzut în misiune, la 1 noiembrie 1943, la Liubimovka, doborât de artileria antiaeriană sovietică pe când ataca în picaj o grupare de tancuri.

au invitat ei la un coniac şi o prăjiturică. Profitând de faptul că o bază de aprovizionare românească, rămasă prea în faţă, neavând mij-loace să se evacueze, eliberează pe bon de mână semnat de oricine hrană, băutură, echipament, tot ce aveau, am organizat o masă pe cinste, jumulind nişte gâşte (tot

pe bon]. Partea originală este că neavând pahare, fiecare a primit câte o sticlă de vin din care se bea direct. Ambii comandanţi, căpitanul Dan Scurtu şi căpitanul neamţ *(Hauptman-u\),* au căzut de acord ca pe tot timpul mesei să nu se vorbească de aviaţie, ci de orice altceva, şi cine va călca consemnul, va fi sculat în picioare şi obligat să bea o jumătate din sticla de vin. Dar parcă ne puteam abţine! „Când l-am prins eu pe ăla din spate, şi când i-am tras o rafală!” „Sus, sus!”, se auzea dispoziţia... „Dă-i drumul” (şi eu am vorbit de vreo trei ori). Comandantul Grupului 7, căpitanul Dan Scurtu, ne cânta din acordeon. Ţin minte că, la un cântec care îmi plă-cea mult *(Dumneata, madam, eşti visul visurilor mele),* m-am sculat în picioare, de data asta, neobligat. Am privit lung şi am declarat: „Ei, asta m-a dat gata!”, relativ la cele trei scrisori pe care le-am primit astăzi din ţară, una de la Pelagia (dragoste şi gelozie), după care, foarte demn, am părăsit camera. Ducându-mă afară, încercam să mă aşez pe o bancă din lateral, fiindcă banca era ridicată în picioare, rezemată de zid pe verticală şi, nu ştiu cum, m-am trezit în patul lui „Chiţu”, care spune că m-a găsit culcat cu banca în braţe, pe iarbă. Mari prostii mai suntem capabili să facem! Se pare că este nevoie de mai mult control.

24 septembrie. Sigur că nu se poate să mă simt bine, dar tot ies într-o misiune, pentru ca ceilalţi să nu fie încărcaţi prea mult. La coborârea din avion, aflăm că iar plecăm la Ghenicesk şi, în mai puţin de o oră, suntem în aer ca, după alte 30 de minute, să aterizăm în praful de pe Ghenicesk, la capătul de NE al Crimeii. Camarazii de la asalt, care sunt mai împământeniţi, ne primesc bine. în curând, va trebui să vină şi grupul de *Stukas,* tot aici, şi mă ia groaza de ce praf va fi cu atâtea avioane într-un du-te-vino continuu.

25 septembrie. Am fost cazat pentru o noapte la comandamentul asaltului, pe canapea, cu genunchii la gură, dar a fost bine şi aşa. De la aerodrom se aud rafale de mitralieră şi tunuri uşoare. Se văd, pe la 3 000 de metri, două avioane ruseşti care se zbenguie într-un zbor zigzagat, de recunoaştere. Cred că ne-au reperat, ceea ce aici ei a foarte uşor. De mâine, probabil vor veni să ne viziteze.

La ora 11.35, ieşim într-o protecţie de *Stukas.* Am coechipier pe adjutantul stagiar (r) losif Moraru. A lucrat la Braşov, la IAR, şi în particular a făcut pilotajul din pasiune. Este un foarte bun coechipier şi stăpâneşte bine tehnica pilotajului, Ajunşi în zonă, la Balşoi-Tokmak, puţin mai la nord, vedem formaţiile de *Stukas* aliniate ca la paradă. Merg minunat băieţii ăştia! De altfel, numai formaţia strânsă le oferea şanse mari de apărare. Sunt peste treizeci, protejate şi de alţi doi vânători. Noroc însă cu noi patru, căci iată şi Yak-urile. Celula din faţa mea atacă, urmez şi eu, atent şi la ei, şi la *Stukas-uri,* dar tot mă trezesc cu trasoare pe lângă mine, dau picior şi înclin, degajând într-o glisadă virată, şi văd în

spate Yhk-ul care a tras în mine. După el şi foarte aproape venea Moraru care, fără să mă anunţe la radio, încerca să mă degajeze. Trag în sus, cu motorul în plin (mai mult ca o virgulă) şi cad în spatele altui *Yak,* de data asta trag eu în el. Din a doua rafală de tun, văd cu satisfacţie cum sare o bucată din planul lui drept, urmăresc atent şi îl văd cum se întoarce pe spate şi intră într-o vrie neregulată. O clipă îmi trece prin cap că poate o face comandat, ca să scape, mimând doborârea, şi pic cu el, dar după aproape 2 000 de metri se sfărâmă de pământ, făcând explozie. Face parte din seria care mi-am propus-o pentru Florea lordache, dar, în fond, mi-a părut rău că nu a sărit cu paraşuta şi el, ca şi alţii. Judec ca un „muşchetar”, am zice că luptăm din sportivitate, aşa, fără ură.

Am primit de la nemţi nişte cutiuţe de ciocolată. Sunt de mărimea unei cutii de cremă de ghete şi au înăuntru două tablete marca *Hildebrand,* foarte bune; pe seama lor circula butada, luată de la ei, probabil: *Vir fli- gen nichtfur Vaterland, virfligen nur fur Hildebrand!*[44]

26 septembrie. Zi frumoasă, şi zic frumoasă, pentru că a fost grea: patru misiuni, cinci ore de zbor, cu trei lupte aeriene aprige, şi de o parte, şi de alta. în misiunea a doua, o protecţie de bombardament în care au fost peste cincizeci de bombardiere germane şi române însoţite de doisprezece vânători (şapte români şi cinci germani) contra a vreo douăzeci de vânători ruşi în atac. Nu pot zice că nu am avut de lucru, dar

44 Nu zburăm pentru patrie, zburăm numai pentru ciocolată! *(Ib. germ.]*

nu s-au putut apropia de bombardiere.

în misiunea de bombardare a depozitului de muniţii de la Tokmatschansk, au participat ca piloţi şi sublocotenenţii Victor Toma (1941) şi Dan Stoian (1941). în ultima misiune pe seară, ei m-au surprins. Eram unul contra şapte, dar nu au putut prinde poziţii bune de tragere. Am evoluat strâns şi tot timpul m-am descurcat. Noroc că G-ul meu nu mă face de râs. E minunat avionul acesta, care îmi dă o atât de mare siguranţă! 0 ducem însă cu toţii prost cu odihna şi, cu tot efortul bietelor ordonanţe, chiar şi cu menţinerea curăţeniei. Două capitole care cam lasă de dorit. După încordarea celor cinci ore de zbor, mă simt lipsit de vlagă. Se aude că, pe 10 noiembrie, Grupul 9 va schimba Grupul 7 Vânătoare. Unde nu dă Dumnezeu!

Pe masa mea, am găsit fotografiile a cinci aerodromuri bolşevice destul de apropiate de front şi ale căror terenuri de lucru arătau cam aşa: Szemenovka 68554 (1/300 000), 69 monomotoare şi 10 bimotoare, Stulne- vo 55834, cu 20 monomotoare (afară, terenul e bombardat, trage ACA-ul greu şi, lângă cantonament, cad două bombe), Pologi 68522 cu 31 monomotoare şi un bimotor (probabil cel care îi conduce la schimbările de teren, vânătorii lor nu merg singuri – *sâc!)* şi Tokmatschansk 1 69722, cu 29 monomotoare, 2 bimotoare şi un trimotor. în sfârşit, Tokmatschansk 11 687121 cu 79 monomotoare şi un bimotor. Acestea se aflau pe cinci terenuri destul de apropiate. E ceva, nu?, 149 de vânători, pentru două escadrile de vânătoare, cât suntem noi, cu maximum 20 de avioane disponibile în orice moment. Şi acum, cu bucurie, mă cufund în citirea unei scrisori de la mama

mea dragă. Ce apropiată, ce bună, ce caldă este, săraca! Va da Dumnezeu ca la pace să le pot face – ei şi tatei – zilele bune pe care le merită? Zile fără griji, măcar acum, după zbuciumul unei vieţi în care ne-au scos la liman în lipsuri şi cu abnegaţie pe noi, copiii lor?

27 septembrie. Azi, a fost cea mai mare bătălie aeriană la care am participat. Peste 40 de avioane sovietice în acelaşi timp şi o mulţime de bombardiere de-ale noastre. La Balşoi-Tokmak a fost lovit un *Ju 88* de către ACA, dar a reuşit în aterisajul forţat, să prindă liniile noastre, punându-l pe burtă. A fost o învălmăşeală de nedescris, în care fiecare a ratat ocazii peste ocazii. M-am convins că, fără un coechipier foarte bun, nu poţi să faci nimic, dar recunosc că e grea şi riscantă meseria asta („Chiţu” mă întrerupe mereu, râgâind zgomotos din cauza apei acesteia cu miros de ouă clocite. Degeaba îi cer linişte, pe el îl amuză). Şi încă ceva demn de semnalat. Am dat peste avioanele acelea curioase despre care unii spun că sunt *Spitfire.* Mai bine-zis, au dat ei peste noi, venind de sus, şapte contra celulei mele, dar contra G-ului, dacă nu ne-au surprins, nu au avut ce să ne facă. Şi noi atingem după un picaj mai susţinut peste 800 km/oră, suficient pentru a nu se putea apropia Ia limita de tragere şi, în sfârşit, mare bucurie pe mine că .i venit, în sfârşit, „Osca” (sublocotenentul Mircea Şen- chea), de la Tiraspol, în fruntea a alţi nouă „geanabeţi”. Încet-încet, grupul vine.

28 septembrie. în urma ultimei lupte aeriene de ieri, avionul meu a trebuit să intre în

reparaţie şi, de aceea, astăzi cam stau. Capota de sub motor, având tur- nichetul din faţă deschis, s-a jupuit, răsucindu-se ca tabla unei cutii de conserve deschisă cu cheia. Totuşi, am prins un avion liber şi am făcut o protecţie de bombardament. E de speriat ce de avioane sunt în sector şi e curios că ruşii nu au în general bombardament, ci numai vânătoare şi asalt, foarte multă aviaţie de vânătoare! M-am suit ca de obicei mai sus, la 6 000 de metri, şi, aproape de zona de întâlnire, înainte cu vreo trei minute, am fost silit să angajez o luptă aeriană din care cu greu am scăpat nebumbăcit, coechipierul încasând două proiectile. Noroc că nu erau explozive!

în picaj, zăresc/u-urile, cel din urmă atacat de patru vânători ruşi îl scapă Gavriliu cu coechipierul lui foarte bun, adjutantul Bălan./u-ul avea numărul 133. Cine o fi fost?[45] Trebuie să-i fie recunoscător, căci mai mult ca sigur că nu scăpa. De altfel, în altă misiune, vânătorii ruşi au dat unul jos şi numai doi din echipaj au sărit cu paraşuta. Conducem/u-urile afară din sector şi, când să plec, întâlnesc două formaţiuni de *Stukas,* peste douăzeci şi cinci de avioane protejate numai de doi vânători germani. Mă apropii de ei şi, fiindcă aveam şi muniţie şi benzină, mă reîntorc în sector şi încingem o bătălie serioasă de *Yak-uri,* de data asta. Pe cele de sus, care zburau către 5 000 m, nu le-am putut identifica. Ar fi putut fi *Airacobra,* căci prea aveau botul lung şi prea erau egale cu noi în viteză, dar au rămas sus şi nu le- am putut vedea dacă au tunul central de 37, după care le

45 Dan Stoian *(completare ulterioară, pe textul tipărit de la prima ediţie a volumului).*

cunoaşteam noi. Un *Yak* cade în flăcări. *Stukas-uriie* intră în formaţia lor defensivă, în cerc. E un iad sub noi de proiectile de toate felurile. Ca de obicei în limita de benzină, mă întorc ultimul acasă, însoţind Stu/cas-urile până la limita de siguranţă socotită de noi. „Osca” şi-a văzut visul cu ochii, adică a ieşit prima oară pe front şi de prima oară, ca şi mine, a întâlnit aviaţia inamică. Ziua de azi, dacă mă gândesc bine, nu a fost prea uşoară. Slavă Domnului, încă ne ţinem.

29 septembrie. Suntem pacostea acestui nenorocit de orăşel. Bieţii oameni, dintre puţinii care mai rămăseseră, erau liniştiţi până ce am venit noi. Azi, au înghiţit trei bombardamente, cele mai importante de când am venit. După cum se arată cu paraşutele luminoase de afară, nici noaptea asta nu ne vor lăsa în pace. Dar nu-i nimic. Azi, am scos pe front, din eşalonul doi, pe adjutantul lonıţă (Nenicu) şi pe adjutatntul Pavel Ţurcanu, amândoi băieţi foarte de treabă. lonıţă a fost o poezie, cum lua bombardierele şi vânătorii noştri drept inamici, întrebându-mă agitat la radio: „Ce facem, domnule sublocotenent? Ce facem?” Iar am întâlnit avioanele acelea diferite de *Yak-uri* şi Ln-uri. Unii zic că sunt *Spit- fire*[n]. Oricum, au viteza mai mare şi silueta mai fină, mai alungită. în cele două ieşiri, am avut întâlniri şi sectorul promite să nu ne lase să şomăm. E interesant. [46]

30 septembrie. Chiar foarte interesant! Şi azi am .ingáját două lupte aeriene dintre care

46*Supermarine Spitfire,* aparat de vânătoare monoloc, monomotor, cu aripa jos, armat cu 8 mitraliere în aripi. A fost livrat de către englezi Uniunii Sovietice, în timpul războiului.

cea de-a doua a fost grozavă. Din nou avioanele ruseşti de ieri – siluetă lină, motor în linie, foarte manevrabile şi fug grozav – făceau protecţie în zona Balşoi-Tokmak şi erau şase bucăţi. Am luat înălţime peste ele, la 6 500 m, apoi, fiind sigur că mai sus nu e nimeni lansat, am intrat ultimul în şirul indian pe care îl făceau ele. O bună bucată de timp, înainte de a trage, s-au învârtit fără grijă. Credeau că suntem de-ai lor. De abia la urmă s-a lămurit cel din coadă şi, când s-a trezit cu trasoarele tunului şi mitralierelor pe lângă el, a degajat în stânga-jos. Nu ştiu dacă a fost atins, dar nu a mai revenit în formaţie, deoarece urmarea a fost doi contra cinci în încă trei sau patru atacuri, până la terminarea muniţiei şi, în picaj uşor, după 80 de minute, am revenit spre casă cu becul roşu aprins în limita de benzină (cred că mai aveam opt-zece minute, pentru că, uneori, ţine o oră şi jumătate). Şi azi au venit /?ostonurile[47] şi ne-au bombardat de Ia înălţime mare. A doua casă de peste drum e făcută praf. Noi nu mai avem geamuri, încolo e bine. Nu ştiu de unde a adus Nicola, soldatul meu de ordonanţă, un iepuraş mic, gri, tare drăguţ, şi nu ştiu de ce, dar cred că i-ar face mare plăcere Soranei – viitoarea soţie a lui Mircea Basarab – să-I aibă, îmi amintesc clipele în care în Bucureşti, cu nasul lipit de o vitrină, se uita la nişte iepuraşi de pluş, de care s-a despărţit foarte greu. Era în preajma Crăciunului de anul trecut. Liană aplecată spre tinereţe. Ce departe par timpurile acelea! O zi are altă dimensiune şi, prin asprimea şi duritatea ei, capătă preţ.

---

47 *Douglas A 20 Boston,* bimotor de bombardament mediu, de construcţie americană. A fost livrat Uniunii Sovietice de către SUA, în timpul războiului.

5 octombrie. S-ar părea că am sărit cinci zile, dar, de fapt, nu fac decât să reiau firul întrerupt prin forţa lucrurilor şi iată cum: după două misiuni, prima în care am avut o frumoasă luptă aeriană în ziua de 1 octombrie, la ora 16.30, şi după mai multe rugăminţi pe lângă domnul căpitan Teodoru, capăt aprobarea să plec cu Liviu Mure- şan într-o vânătoare liberă. Un timp – o mizerie! Pâclă, vizibilitate foarte proastă, dar cine ne poate opri? Măturăm sectorul [Melitopol-Zaporoje] pentru a-i zgândări, de la un cap la altul şi, într-adevăr, la reîntoarcere, spre centrul sectorului, îi găsim şi ne angajăm, declanşez atacul pe doi, dar în picaj, văd că erau patru şi, în degajarea către în sus, număr şase. Dacă e bal, bal să fie! Doar, asta am căutat, nu? Mă despart de Puiu şi nu mă las deloc. Mă lansez în atacuri repetate, cu mari variaţii de înălţime, un fel de zbor acrobatic de circ. Trag până ce mi se încurcă benzile mitralierelor (frecvent, la evoluţii acrobatice] şi se blochează tunul şi mitraliera din dreapta. Rusul din faţă, deşi nu e atins, se duce spre pământ, vertiginos. E uneori felul lor de a degaja, dar bag de seamă că şi în spatele meu e cineva. întreb prin radio: „Tu eşti, Puiule?” Dar, înainte de a termina întrebarea, mă pomenesc cu trasoare roşii pe lângă mine. Degajez în picaj virat spre stânga, ca de obicei, dar întâmplarea face ca radiatorul drept de răcire să fie perforat de un proiectil de tun. Cu o trenă albă de glicol, cu un fum alb şi dens după mine, blocând radiatorul (G-ul avea posibilitatea să izoleze ra- diatorul drept de cel stâng şi invers, tocmai în asemenea cazuri], pierdusem prea mult din lichidul de răcire în manevrele de degajare şi de

rupere a luptei înainte de a-l bloca şi, în mod sigur, acum temperaturile începeau să crească. Cu soarele în faţă, spre apus nu se vede chiar nimic în pâcla asta, dar tot va trebui să aterizez undeva. Cobor foarte mult şi caut un teren cu intenţia de a pune avionul pe roţi. Rusul nu m-a urmărit. Trăsese de aşa de departe încât nici nu cred că a realizat că m-a atins. Nu am nici cea mai mică idee dacă am trecut sau nu liniile, urme de explozii sunt peste tot. în sfârşit, văd un câmp cu o siluetă de bombardier pe el şi mi-am zis că terenul trebuie să fie bun, odată ce a mai fost încercat şi de alţii, şi scot trenul venind pe pantă cu o viteză foarte mică. Ghinion! Jamba stângă nu se zăvoreşte, becul roşu avertizor rămâne aprins. Mă trec sudorile, căci acum e cum nu se poate mai rău, cu o roată afară şi una înăuntru. Motorul e supraîncălzit. Miroase a gripaj, înălţimea scade îngrijorător. Nu mai am timp. Mai e o ultimă soluţie: „glisada”. Dau picior, pendulând avionul dintr-o parte în alta şi, într-adevăr, curentul de aer zăvorâşte trenul şi becul verde se aprinde. Era şi cazul, căci aproape în acelaşi timp, iau contact cu pământul. Trag la marginea unei liziere de pomi şi tai contactul. Pe deasupra mea sunt trageri de artilerie în ambele sensuri, încă nu ştiu unde sunt. Părăsesc avionul şi mă duc în pâlcul de pomi, urmărind să văd cine vine la avion. Şi, spre uşurarea mea, vine o maşină cu IV pe ea, de la *Wehrmacht.* Sunt la nemţi. Sunt aterizat aproape de poziţiile de artilerie germane, în timpul unei canonade de contrabaterie. Aterizasem pe roţi aproape de localitatea Mihailovka, ocupată de germani, în care, cu organizarea lor impecabilă, primesc pentru noapte o cameră de dormit în care găsesc

apă, lighean, săpun, prosop, până şi lama de ras, şi asta în imediata apropiere a frontului, într-o localitate în care evacuarea e chestie de zile. A doua zi, încerc, întocmai amiralului Byrd, de care îmi aduc aminte, o convorbire radio, numai cu ajutorul acumulatorului de bord, cu băieţii care treceau în misiune şi pe care îi aud în cască foarte bine. încercau şi ei să cheme din când în când: „Alo, 2b! Unde eşti, 2b? Răspunde, dacă ne auzi!” Dar emisia mea nu a mers. Nu m-a auzit nimeni şi speranţa scădea din ce în ce odată ce scădea şi curentul din acumulator. Aştept toată ziua fără rezultat, încercând să iau legătura cu cei ce mă căutau, folosind telefoanele artileriştilor şi încercând să prind baza. De subliniat minunata comportare a nemţilor, care mi-au făcut toate înlesnirile. De-abia în ziua de 2

soseşte un *Fieseler Stor-* c/i[48] [49] german, care avea misiunea să caute avioanele căzute la noi, pentru a lua piloţii, şi mă duce tocmai la Bal-şoia-Kostromka, la un aerodrom de *Stukas* din apropierea acestei localităţi, unde este o unitate din Flotila „Im- melman”, din care face parte şi Rudei, vestitul vânător de tancuri, la care am mai petrecut o noapte. Aici m-au copleşit cu atenţiile lor. Cu maşina la scară pentru mers la cantonament, cu portiera deschisă de conducător, care apoi trecea la volan prin faţa maşinii, luându-şi locul lui (şi era ofiţer), iar la masă, la locul de cinste, după anunţul *Ein Kamerad notgelandet™* sau cam aşa ceva, în dreapta comandantului şi în uniforme frumoase, iar eu cam jerpelit, îmi venea să intru în pământ de ruşine (plecasem pentru o oră jumătate de

48 Avionul german de legătură şi recunoaştere *Fi 156 Storch* (Barza) conceput de către Gerhard Fieseler, pilot de vânătoare cu 22 de victorii în Primul Război Mondial şi celebru acrobat aerian în perioada interbelică. *Storch-ul* era un aparat uşor, cu aripa sus şi trenul înalt, neescamotabil. A fost primul aparat cu decolare-aterizare scurtă din istoria mondială a aeronauticii. Putea fi „smuls” la decolare după 25 de metri şi „pus” pe teren în 15 metri. Două dintre isprăvile celebre în care a fost implicat au fost răpirea lui Mussolini din închisoarea de pe Grand Sasso, de către comandoul lui Otto Skorzeny, şi transportarea la post a ultimului comandant al *Lufiwaffe,* generalul-colonel Ritter von Greim; pilotul Storc/i-ului a fost căpitanul aviator Hanna Reitsch (1912-1979), celebră aviatoare germană, care a aterizat şi a decolat de pe o autostradă aflată sub tirul tancurilor sovietice. *Fi 156* s-a aflat şi în dotarea aviaţiei române, în timpul celui deal Doilea Război Mondial. Piloţii români îl porecliseră „Bărzoiu”.

49 Un camarad aterizat forţat *[Ib. germ.).*

zbor, în combinezon). în fine, la 4 octombrie, vine *Taifun-ul*[5] cu domnul căpitan [Alexandru] Şerbănescu pe care văzându-l, am răsuflat uşurat. Nu mai puteam suporta politeţea nemţi-lor, care mă sufoca. De acolo, am plecat Ia bază, la Cherson, unde nici nu se simte războiul şi unde fusesem dat dispărut, iar azi, 5 octombrie, în fine, am plecat cu *9b* la băieţi, înapoi la Ghenicesk. Mare bucurie pentru revedere. Se lasă cu şampanie şi îmi spun că pierduseră speranţa, auzind ceva foarte slab din ceea ce am transmis, dar au crezut că am aterizat la ruşi şi mă căutau aproape de linia frontului, la ei. în lipsa mea, au mai suportat câteva bombardamente pe care le-am pierdut, chiar şi acum e unul, dar nu mai impresionează pe nimeni.

6 octombrie. Nu mă mai opresc de pe drumuri, de parcă nu m-am învăţat minte. Plec cu un *Ju 52* la Nikola- iev. Zburam foarte jos şi, în drum, văd pe jos plutoane româneşti spre Cherson. Sunt din Divizia 24, care va apăra litoralul aici. De la Nikolaiev, cu un *IAR 38* la Uman, pe Bug în sus, trec de Pervomaisk. Acolo, Bugul e ca un pârâu. în escala de la Nikolaiev, am vorbit cu băieţii de la *Ju 88.* Tocmai am mai avut o pierdere: pe bietul Vlaicu- lescu. Era cu *Ju-u*\ care a căzut a doua zi după aterizajul meu forţat. Priveam de jos, de la Mihailovka, şi am văzut avionul lui, cu dâra de fum de la radiator – sau de la motor? – picând spre linii. Din echipajul de patru, doi au scăpat şi doi au murit. El de-abia venise din concediu; bietul Piter! Viorica, frumoasa blondă de la Braşov, va avea pentru el un gând bun? Au fost buni prieteni, acolo eram

perechi, perechi. Ce timpuri! Cocuţa se va mai fi [50] gândind la mine? De la Uman, plec cu alt avion direct înapoi, la Cherson, unde sunt minunat primit de către domnul comandor Ion Negrescu, care îmi adresează pe un ton călduros câteva cuvinte calde şi urări de bine. Mă simt excelent şi aş face orice ca să nu-l dezamăgesc.

7 octombrie. Tot Cherson! Toată ziua o petrec stând lângă avion. în locul lui „2b” l-am vopsit „12b” pe cel nou, pe care l-am adus ieri de la Uman. Acum, iar am avion! Vine generalul în inspecţie. „Pipiţu” e foarte drăguţ cu noi, vânătorii. Este însoţit de comandorul cu o stea[51] Davidescu, fostul nostru comandant de Ia şcoala de ofiţeri de aviaţie de la Cotroceni, care şi el ne vorbeşte frumos. Ţinuta lui este îngrijită şi impunătoare, ca a unui englez stilat. Din această cauză, era poreclit „Davidson”. La masa care urmează, se remarcă (mi se pare că am mai spus-o undeva) mersul de regină al rusoaicei care ne serveşte. Are o splendidă statură, un splendid mers ce impune. în fine, aici reuşesc şi eu să dorm o noapte cu adevărat liniştită. Nu mi se mai pare normal aşa ceva.

8 octombrie. Decolez pentru Ghenicesk.

50Avion de turism german, *Me 108 Taifun (Messerschmitt),* aflat în dotarea aviaţiei militare române ca avion curier. Era un aparat monomotor, metalic, cu aripa jos şi patru locuri.

51 Gradul intermediar în armata română a vremii, ca şi colonelul cu o stea, desemnând ofiţerul cu gradul respectiv, dar care a susţinut şi trecut examenul de general, momentan aflându-se în aşteptarea avansării în corpul generalilor.

Aici nu-mi mai place. E prea multă mizerie, oraşul părăsit e făcut praf şi e aproape pustiu. Intrăm prin case şi curţi ca la noi acasă. Ordonanţele ne-au mobilat camerele cu ce au găsit mai bun. La ei au un ceas cu cuc, care îi amuză grozav. Mă mir, că la ruşi e o raritate. Pe o plită de sobă, fierbe un samovar uriaş. Trai nineacă! De abia fac două ieşiri şi „12b” merge prost, „sparge nuci” – expresie consacrată când motorul dă trepidaje intermitente şi zgomotoase şi sună pe două voci, ca un bimotor prost sincronizat. Pompa de benzină, desigur, şi motorul nerodat. Toate cele noi fac cam la fel şi, după 10-15 ore, se potolesc şi, dacă nu a ieşit între timp o bielă prin carter, atunci, către sfârşitul resursei, aproape de 100 de ore, merge „uns”, dar noi ştim că e cântecul de lebădă, că e gata să ne lase. Am ieşit pentru prima oară cu *Stukas*- urile româneşti şi am picat odată cu ele. Obiectiv a fost un sat de peste limanul de la Melitopol. Nu am observat activitate în el. Pare părăsit şi nici vânătoarea rusă nu ne-a deranjat.

9 octombrie. O plimbare cu *Taifun-u*l la amicii de la *Stukas.* îl revăd după atâta timp pe Păsărică. Se plânge că ieri nu i-am apărat aşa de bine ca cehii în sud, de unde vin ei. Se pare că au pierdut o „ştiukă”, dar recunoaşte că nu e în întregime vina noastră, ci şi a lor, că nu merg totdeauna în formaţie strânsă, ba uneori se şi răzleţeşte câte unul şi, inevitabil, e doborât. La Melitopol, ruşii presează straşnic şi au mai înaintat puţin, cu toată opoziţia nemţilor. *Henschel-urile* noastre au fost chemate astăzi să iasă în forţă. Unul, nu ştiu care, nu s-a mai întors.

10 octombrie. Zi nefastă, grea şi dureroasă. Azi am avut, ca niciodată, patru avioane doborâte de la noi. Căpitanul Şerbănescu şi adjutantul Nicoară, şef şi coechipier, au fost doborâţi, dar au scăpat amândoi. Nicoară, lovit în eleroane şi venind dinspre uscat spre mare, nu a mai putut vira şi a trebuit să aterizeze drept înainte, pe mare (de fapt, a amerizat). Noroc că aici, în Marea de Azov, pe kilometri întregi spre larg, adâncimea nu trece de trei sau patru metri, aşa că avionul s-a dus rapid la fund, dar urcat pe cabină, Nicoară era jumătate în apă, jumătate afară, aşa că a fost văzut şi recuperat, rămânând doar cu spaima. Mai rău e de bietul Liviu Mureşan, despre care nu se mai ştie altceva decât că a fost lăsat în încleştarea luptei aeriene. Dispărut e şi coechipierul lui Neacşu Romeo, dar nu am pierdut de tot speranţele. în altă ordine de idei, sunt chemat la Tiraspol, la intervenţia, cred, a „îngeraşului” (comandorul Niculae Ştefănescu), care mă ţine ca pe unul dintre bunii lui pi- loţi. După spusele lui Popescu-Ciocănel, Corpul Aerian a aprobat ca să vin să mă odihnesc la Tiraspol ca să nu mă piardă acum pentru grup, pentru că mai târziu vor avea probabil nevoie mai mare de mine. Chestia asta mă măguleşte într-o oarecare măsură, dar, în acelaşi timp, mă pune într-o lumină nu tocmai plăcută faţă de ceilalţi şi chiar şi faţă de domnul comandor Negrescu, Ia a cărui părere ţin foarte mult. Ar putea crede că sunt un „învârtit”. Am protestat violent şi am cerut să rămân mai departe aici, aşa că nu poate fi vorba de aranjamente. Cred că a lucrat cineva pentru mine, fără să-l rog.

12 octombrie. Vântul a sporit

înspăimântător în intensitate şi, pe la ora 10.00, a trebuit să întrerupem zborul. O mare de praf pluteşte peste tot terenul. Ar trebui să folosim avioane pregătite pentru lupta în deşert, cum am văzut unul, cu filtru la compresor. în cele două ieşiri pe care le-am făcut până la ora 10.00, nu am întâlnit nimic. Din cauza timpului, nici ruşii nu ies azi. E seară. Cu „Chiţu” şi cu Mircea Şenchea jucăm un poker pe ţigări, bomboane şi ciocolată. Prin geamul spart, cu tot oblonul de lemn închis, şuieră vântul în mii de tonuri, micile lumânări de campanie pâlpâie şi de abia reuşesc să gonească puţin întunericul din odaie. Aici e plăcut. Prin camera de alături, ordonanţele au făcut focul în soba oarbă, cu fizicul găsit în curtea imobilului ai cărui proprietari suntem. în mizeria de aici, gândurile se îndreaptă spre ţară, spre cei dragi, spre soarta războ- mlui care e cam în cumpănă (şi de victorie începem să ne cam îndoim după atâtea retrageri strategice).

A început timpul prost. încă nu plouă, dar cerul e complet acoperit şi bate un vânt foarte rece de la nord. Plafonul e la 500-600 de metri şi norii fug în succesiuni grăbite. Totuşi, facem o ieşire şi în sudul sectorului, chiar la limanul Melitopolului, întâlnim asaltul rus însoţit de vânătoare. O luptă interesantă şi oarecum particulară, fiecare zbura la plafon şi, întocmai ca peştii zburători, schimbau de mediu când erau încolţiţi. Intram în nori în viraj pe dreapta şi în nor imediat shimbam pe stânga, ieşind din plafon. Un fel de joc de-a v-aţi ascunselea şi, deşi se realizau surprize, nu au fost doborâri. De la Puiu, nicio veste! Am primit pentru el o scrisoare de Ia mama lui care, săraca, încă nu ştie nimic.

13 octombrie. Acelaşi vânt turbat. Noi, vânătorii, am putea zbura, dar priza de aer a compresorului absoarbe nisipul fin şi am riscat înfundări sau chiar ruperi, aşa că tehnicii ne sfătuiesc să stăm cuminţi. Cu Mircea şi „Chiţu”, împreună, ducem o viaţă de pensionari (aşa ne-o închipuim). Afară e frig bine, dar în casă, soba oarbă dă o căldură plăcută, care te moleşeşte, şi la masă, pui fripţi luaţi de ordonanţe din cine ştie ce pivniţă sau coteţ părăsit. Numai că ruşii înaintează, înaintează... Au ajuns în sud la 6 kilometri de Achimovka şi Melitopolul e ocupat în parte. Va fi părăsit, poate chiar azi. în acelaşi sector în care noi avem două divizii de infanterie – una română şi una germană –, ei au un corp blindat, o brigadă motorizată şi cinci divizii de infanterie. Azi, asaltul a ieşit singur şi au avut o luptă aeriană cu Tak-uri, şi mai sus au fost şi alte avioane ruseşti. Săracii! Sunt de admirat, dar şi de compătimit.

Suntem blocaţi la sol şi *Henschel-uri\e* şi /u-urile ies în sector fără însoţire de vânătoare. Sublocotenentul Dan Stoian (1941) este ciuruit de La-uri şi observatorul, sublocotenentul Eugen Trandaf (1941), rănit. Ei ajung totuşi pe terenul de bază (Nikolaiev), salvaţi din întâmplare de doi vânători germani decolaţi de pe alt teren.

14 octombrie. Nu se mai poate face mai nimic. E prea rău timpul. Ne vizitează din nou „Pipiţu”. Este de admirat. Tot timpul umblă în talie, oricât ar fi de frig, şi se interesează de tot şi de toate. De la Tiraspol, vine primul eşalon al Grupului 9. începe schimbarea Grupului 7. De la Puiu Mureşan, nicio veste! Asta pentru că a mai venit câte o scrisoare pentru el şi de la mama lui,

şi de la Puica (logodnica).

15 octombrie. Asupra plecării mele, generalul a hotărât: să facă cum vrea, şi natural, că am rămas aici. în orice caz am fost pus în situaţia de a alege şi socotesc că asta e o mare cinste. Timp mizerabil. Numai asaltul e chemat să lucreze în orice condiţii. Situaţia frontului e foarte grea şi numai ei pot ieşi cu un oarecare efect. Se pare că au pierdut totuşi patru avioane.

16 octombrie. Plictiseală şi iar plictiseală. Suntem siliţi să stăm în cortul „finlandez” (o construcţie rotundă, din placaj, îngropată mai mult de doi metri în pământ, al cărei acoperiş conic, turtit, iese afară; la mijloc are o sobă cu coşul scos prin centru, pe jos paie, şi în formă de raze, cu picioarele spre sobă şi cu capul spre pereţi, stau culcaţi piloţii; o singură ieşire ne aduce la suprafaţă şi oricât de frig ar fi afară, mai ales pe viscol, în interior este plăcut), construcţie care măcar ne apără, la atacul aerodromului, de proiectile şi de schije. Unii joacă rummy, însă majoritatea se gândesc fie la lupte, fie acasă.

A venit iar 7A/?-ul *38* curier al lui Filiuţă şi ne-a adus scrisori şi ziare, motiv de bucurii pentru unii şi de tristeţe pentru alţii. Nu sunt lămurit încă asupra mea ce vreau, ce urmăresc, dar dacă vreau să mă afirm, atunci aici îmi este locul. De ce trag de departe? Sunt oare fricos? în înţelesul cuvântului poate că da, dar comparativ cu ceilalţi, hotărât lucru că nu şi, totuşi, nu sunt mulţumit de mine. Am să încerc să risc mai mult, dar oare am dreptul? Nu este, dacă mă gândesc mai bine, o bravadă ieftină? Sunt nelămuriri care

mă frământă clipă de clipă, în zilele acestea de inactivitate.

17 octombrie. Jucăm cărţi pe ciocolată şi ţigări. Nimic de făcut.

18 octombrie. Timp prost, plictiseală şi o oarecare nelinişte în ceea ce priveşte situaţia frontului. Se pare că le merge mai bine ruşilor pe ceaţa asta. în plus încă o teamă din cauza partizanilor. După ora 17.30 e periculos să mergi pe stradă şi când se face întuneric, nu mai mergem pe trotuare ci pe mijlocul străzii şi cu pistoalele încărcate, cu piedica ridicată gata de tragere. în curând, mâine, poimâine iar ne mutăm, dar nu se ştie încă unde va fi noul teren.

19 octombrie. Vizitez din nou portul. Este formidabil de dărâmat. Sunt case cărora le recunoaştem doar locul după fundaţia pe care au fost. Terenul de zbor e moale, moale de tot dar timpul parcă s-ar mai îndrepta. Mâine, plecăm pe Novozaporoje 10 avioane. Situaţia acolo este destul de critică. Ruşii au creat două capete de pod, învăluind sectorul central, care rezistă. Să sperăm că vom sta numai câteva zile acolo. Pentru iarnă, ar fi bine în Crimeea, (dacă Crimeea nu va fi tăiată], la Djan- koi, unde au fost 80-urile. Să vedem!

20 octombrie. Bunăvoinţă pentru plecare avem, pentru că ne-am făcut bagajele şi ne-am dus la aerodrom (10 inşi], ca să decolăm pentru gura lupului, dar..., e un dar, terenul foarte moale nu permite decolarea şi plafonul este cam la 60 de metri. Aşa că, fără prea mare regret, ne

întoarcem acasă, în casa cu biblioteca ei, cu tot felul de cărţi, dintre care unele foarte bune, originale şi traduceri din clasicii francezi şi englezi. Cine o fi stat aici? Se vede că mai sunt cetăţeni cu o viaţă intelectuală destul de complexă. Dar să trecem peste asta; dacă nu ar exista şi aici două feţe, două laturi, probabil că existenţa comunismului ne-ar pune pe gânduri. Dar aşa...

21 octombrie. O patrulă face o ieşire şi dau de ruşi, în sectorul lor e senin, la noi e ploaie şi timp prost. Parcă ne pedepseşte Dumnezeu! De la nord, frontul a fost împins spre Krivoi Rog (60 km] şi noi, probabil, că mâine, tot o să ne ducem la Novozaporoje. în sudul extrem au debarcat în Crimeea, ocupând Feodosia. Adio Djan- koi pentru iarnă! Cum nici că se putea mai bine. Ce or fi având de gând nemţii?! Să nu mai poată, într-adevăr, sau să fie prima retragere a lui Rommel? înclin pentru prima variantă. Rămâne de văzut în zilele următoare. Azi, am primit scrisori de acasă şi, toţi trei sublocotenenţii – eu, „Osca” şi „Chiţu” – râdem de mamele noastre cu „venitul acasă”... Ele, săracele, atâta-şi doresc!

22 octombrie. în fine, reuşesc să mai zbor. O alarmă în care ruşii se pierd în timpul prost şi o însoţire de *Ju 88* în care, într-o minunată luptă aeriană, reuşim să-i degajăm, şi încă o alarmă cu decolare târzie, împotriva //-2-urilor, care folosesc timpul prost şi scapă. în ieşirea a doua, un *Airacobra* scapă pentru că, de data asta, aş- tept prea mult şi, când cu viteză mare trec pe lângă el, mă vede şi încearcă să tragă, dar e prea târziu... sunt departe şi... înapoi la/u-uri. Tunul

lui de 37 scuipă rar un foc neconvingător, nu se mai întoarce.

23 octombrie. încă două ieşiri: o însoţire de *Henschel-uri,* coechipier la căpitanul Şerbănescu şi o însoţire de *Stukas,* la fel, cu Şerbănescu, adică. Luptă aeriană cu două Yu/c-uri. Trei inşi tragem pe rând într-unul şi îl doborâm. Milu, care zboară în celula a doua, trage în al doilea şi îl doboară. Dar nu a fost o luptă aeriană grozavă, aşa cum îmi place mie. Pur şi simplu, au fost surpinşi şi au căzut la primul atac. De la Tiraspol a venit jumătate din Grupul 9. Grupul 7 e pe ducă. Cred, de altfel, că lor le cam ajunge şi au rămas şi cu avioane cam puţine. De la *Ju 88,* căpitanul Dem. Ben. Cârâc, comandantul Escadrilei 80, aterizează la inamic, în teren necunoscut, asumân- du-şi riscuri enorme, şi recuperarea echipajului altui avion doborât în spatele frontului; un gest sublim, de care ştiam că sunt capabili numai cei din Grupul 8 Asalt, de la *Henschel-un\e* ale căror bimotoare se pretează mai uşor la astfel de acţiuni riscante.

24 octombrie. Trupa şi maiştrii Grupului 7 au plecat în ţară. Schimbarea grupurilor se desăvârşeşte încetul cu încetul. Au mai rămas însă piloţii. A venit şi Leu Romanescu. De data asta, mi-a fost nespus de simpatic, poate prin felul prietenos în care şi-a arătat mulţumirea, felicitându-mă pentru modul în care m-am purtat aici. Mi-a spus că a auzit numai lucruri bune despre mine şi mi-a urat succes şi mult, mult noroc. în orice caz, fără să fiu prea modest, m-am simţit foarte bine. A venit şi comandantul escadrilei mele de baştină, căpitanul Bozero.

Cred că de azi înainte o să lucrăm în cu totul alte condiţii. Aflu că Titi Papia este comandantul transmisiunilor de aici şi mă bucur.

25 octombrie. Iar povestea veche, cu alarmă generală. Azi-noapte la 12.00, scoală-te, fă repede bagajele şi la aerodrom, cu tot calabalâcul, pentru că „ruşii au spart frontul la sud de Melitopol şi o coloană blindată puternică înaintează vertiginos” (sunt vorbele domnului co-mandor Negrescu). Dar nu vine niciun ordin de nicăieri, aşa că rămânem pe loc. Pe la 09.30, suportăm un atac la sol al aerodromului cu //-2-uri şi *Yak-uri.* Cam de sus şi fără efect. Totuşi, spectaculos pentru cei noi veniţi de la Grupul 9, care văd pentru prima oară aşa ceva. Situaţia avioanelor e foarte proastă. Aici avem trei disponibile şi dincolo, la Feodorovka, încă trei, dar tehnicienii lucrează pe capete. Adjutantul Bălan este dat dispărut, Şenchea – care a împrumutat avionul meu – nu mai dă semne de viaţă. Probabil că o duce bine dincolo, pe terenul ocupat de *Stukas.*

26 octombrie. în fine, frontul a fost spart şi aici, şi în zona nord Melitopol au înaintat cam 40 de kilometri. Execut două misiuni, ambele însoţiri de *Ju 88.* în cea de-a doua am avut o frumoasă luptă aeriană cu şase *Yak-uri,* care ar fi vrut să ajungă la bombardiere. Picăm în evoluţii strânse, cu mari diferenţe de altitudine, din care cauză pe unul l-a scăpat Dumnezeu, pentru că nu mi-a mai mers armamentul (benzile încurcate în acrobaţie) într-o poziţie din care nu mai avea scăpare, dar la /u-uri nu au ajuns.

Şi Şenchea, într-o însoţire de *Stukas,* a avut

cea mai grea luptă aeriană. Erau numai doi contra unui roi de 18-20 de *Yak-uri. Stukas-uriie* au intrat în cercul lor defensiv, apărându-se unul pe altul, şi ruşii nu puteau trage decât pe tangentă, cu şanse mici. Nu au reuşit să doboare nimic.

Ju-ul *88* nr. (?), din Escadrila 80 – pilotat de locotenentul Ion lonescu („Ţiganu"), observator locotenentul Marinescu, RTF Şerbănescu şi sergentul trăgător N. Grigore – este lovit de ACA la obiectiv. Cu un motor lovit şi cu celălalt incendiat se apropie de liniile noastre, ob- servatorul şi radiotelegrafistul reuşesc să sară: unul prin trapa de sus, care rămâne deschisă, celălalt pe jos. Pe sub burtă se desprinde un plan, cu motor cu tot, şi pilotul cu trăgătorul nu mai pot sări, intrând într-o evoluţie necontrolată. De abia când cedează parbrizul, pilotul este smuls de curentul de aer prin trapa de sus şi trăgătorul, agăţându-se de picioarele lui, este tras şi el afară. Paraşutele se deschid şi prind liniile noastre (trăgătorul avea să-şi piardă viaţa mult mai târziu, pe Frontul de Vest, în- tr-una dintre ultimile misiuni ale războiului).

27 octombrie. în lupta aeriană de ieri, Mircea Şenchea a dat jos un *Yak.* I-a venit confirmarea de la *Stukas* şi, în învălmăşeala aceea, nici nu a băgat de seamă, ca să-l declare. De altfel, nici nu ştie în câţi a tras şi pe care i-a lovit, aşa de mare era disproporţia! Azi, facem o ieşire, tot în însoţire de *Stukas,* la Achimovka. De data asta, nu am fost stingheriţi... ruşii lipsind de la întâlnire. Observ că spărtura frontului s-a lărgit şi, de altfel, nici noi nu vom mai sta mult pe aici, căci au început nemţii să pună

„purcelele”[52] la buncărele de pe aerodrom, pentru a le arunca în aer la plecare. De admirat cât sunt de meticuloşi şi insistenţi. Nu ştiu, zău, cum se vor termina toate retragerile acestea „strategice”. Sunt mulţumit că mi-am făcut iarăşi avionul meu personal şi am cu ce ieşi în continuare.

28 octombrie. Şerbănescu mă solicită coechipier într-o însoţire de *Stukas.* Sunt zece bucăţi în două formaţii de câte cinci. Prima urcă deasupra plafonului cu spărturi, cea de-a doua rămâne dedesupt. Undeva, departe, văd vânătoarea rusă şi sunt foarte mulţumit că am văzut-o primul. Sunt cinci *Yak-uri* pe care nu le lăsăm să se apropie, angajându-le în luptă. Fiind coechipier, nu pot face mare lucru. Şerbănescu are unul probabil doborât. La întoarcere la teren, primim ordinul de deplasare pe Chaplynka. Era şi timpul!

Pe seară, aproape pe întuneric, execut cu *G* 2-ul ate- rizaje în teren necunoscut. De abia al doilea este Chaplynka. Printre căpiţe de fân şi din direcţii diferite, ăsta e un câmp de aterizare! Nici urmă de aerodrom. E de mirare că nu s-a produs niciun accident, şi e un frig!... în sat, fiecare ne aranjăm cum putem. Cei trei sublocotenenţi – eu, Mircea şi „Chiţu” – rămânem la un tătar. Nu ne miră, suntem în plină stepă Nogai, tătarul are obiceiuri dubioase, iar eu şi cu „Chiţu”, de abia aşteptăm să se facă ziuă, ca să ne mutăm în altă parte.

29 octombrie. O ştergem la nişte cetăţeni care ni se par mai cumsecade, au privirile mai

52 Bombe de 250 de kilograme, în argoul timpului.

bune. Pe ce puţin lucru trebuie să ne bazăm! în cameră e un singur pat şi Mircea insistă să stea cu mine. Protestez vehement, starea lui de curăţenie e în culpă, el se simte insultat, dar nu avem ce face. Pe perete, la pat, e un covor mare, viu colorat, cu un han-tătar răsturnat pe spate lângă o stâncă, priveşte marea, parcă pe gânduri, la brâu are două pistoale şi la şold un iatagan. Compoziţia e de un gust îndoielnic. Mircea îi scrie Liei (una dintre numeroasele lui logodnice). Cu misiunile stăm prost, de data asta nu avem benzină, ne-au depăşit evenimentele şi frontul înaintează, înaintează mereu, nu m-aş mira ca în curând să fim pe Bug. Iar am operat o retragere strategică.

30 octombrie. 0 singură ieşire cu *Henschel-urile,* mai mult din curiozitate, ca să vedem adevărata situaţie a frontului. în sud e neschimbată, dar în nord au spart şi înaintează în mare viteză. Către ora 13.00, ocupau Askania-Nova. Ce or fi făcând animalele de la grădina

zoologică de acolo? Vedem girafe, zebre şi dromaderi, libere pe câmp. La ora 15.00, îi semnalăm aproape de Chaplynka, deci nu mai e timp. în grabă, evacuarea la Cherson; nu mai spun cu ce peripeţii am plecat şi cum am făcut escala asta. De-abia aterizat, coborând din cabină, mă trezesc strigat: „Fakirum!”. Era Helmut Lipfert[53], fostul nostru instructor pentru trecere pe G-u, de la Tiraspol, cu care m-am simţit aşa de bine şi de care m-am despărţit ca prieteni.


Helmut

Venea din Crimeea şi acum avea cam 43 de victorii. Dar nici aici nu rămânem. Sărim pe Nikolaiev, la fraţii de bombardament *(Ju 88).* Ce bine o duc ăştia departe de inamic: linişte, camere frumoase, cu fotografii de femei tăiate din reviste şi prinse pe pereţi, masă bună!... Revoltător ce bine o duc aici! Dorm în patul lui Goe Dobrescu. Legenda spune că cine doarme în el, nu-i merge bine, dar eu am să dezmint legenda aceasta. Port cu mine fotografia mamei, cu dedicaţia ei de când am plecat pe front, şi zodia vărsătorului de apă ne va ocroti pe amândoi. Goe se află în turneu, de aceea e patul liber. A căzut pe undeva printre linii, dar a dat semn de viaţă. E la noi şi va veni el cumva, cândva.

53 Helmut Lipfert (1916-1990), as al aviaţiei germane din al Doilea Război Mondial, creditat cu 203 victorii pe Frontul de Est, instructorul care i-a trecut pe piloţii români din Grupul 9 Vânătoare (Tiraspol, 1943) pe aparatul *Bfl09.*

31 octombrie. De la Nikolaiev, după mica panică de ieri de la Chaplynka, înapoi la Cherson. Dracul nu e chiar aşa de negru, după cum părea! în nord, mai ales la Krivoi Rog, nemţii au realizat o încercuire, gâtuind pătrunderea. în schimb, în sud, ruşii au ocupat Pericopul, tăind Crime- ea de continent. La grup e puţină brambureală, nu prea fac bieţii nemţi mare lucru cu noi. Lipfert are 280 de misiuni şi e nostim, mă strigă „Fakir! Ce faci, Fakir?” Plănu- im să facem o ieşire împreună.

1 noiembrie. Mi se încredinţează una dintre cele mai importante misiuni ale zilei. Este vorba de o recunoaştere în zbor razant pentru a descoperi trupele române din Diviziile 24 şi 4 Munte, care riscă să fie încercuite în sectorul SE Chaplynka-Petrovka. Le găsesc în- tr-adevăr şi le arunc un mesaj lestat, cu ultima situaţie a frontului, indicându-le direcţia de deplasare cea mai indicată şi, eventual, direcţia de atac cea mai favorabilă pentru a nu fi încercuite complet, că mergând la întâmplare, spre vest, intră direct în braţele ruşilor. Aspectul lor e dezolant. înghesuiţi în căruţe fără şir, pare o retragere în panică. Le arunc şi o hartă toaletată, luată de la asalt, de la *Henschel-uri,* pe care este indicată modificarea direcţiei de retragere, pentru a avea şansele cele mai mari să scape. în continuare, fac un zbor de recunoaştere la Pericop, unde am dat de o concentrare grozavă de mijloace automecanizate ruseşti. Crimeea este într-adevăr tăiată de restul continentului. La bază primesc de acasă primul pachet şi multe alte veşti bune, cuprinse într-o scrisoare caldă. Mă gândesc cu ce plăcere a făcut mama prăjiturelele. în pachet sunt şi două

căciuli de blană de la mama lui Mircea, pentru noi doi (bietele mame, vor să ne ocrotească mereu!). A căzut şi Nelu Prislopeanu. Grupul lor de *Stukas,* comandat de locotenent-colonelul Galeno Francisc, în care Prislopeanu era comandant de escadrilă, fusese citat prin ordin de zi pe armată, de mareşalul Antonescu, pentru cum au acţionat atât în Cuban, cât mai ales pe Mius. Escadrila 80, din Grupul 5 Bombardament, îşi pierde comandantul, pe căpitanul aviator Dem. Ben. Cârâc. Avionul lui explodează în aer, cu întregul echipaj (observator fiind locotenentul Boian). Pulverizat, avionul cade în teritoriul inamic. ACA sau sabotaj, nu vom şti niciodată. Căpitanul Cârâc a fost o personalitate deosebită, cu un umor deosebit, publicist, versifica cu uşurinţă catrene specifice, definitorii, care a reuşit în scurta trecere prin aviaţie să impună deviza de „cârâc”[54] tuturor celor veniţi din alte arme. Ce puţin a pâlpâit flacăra destinului său! Doar trei ani, din toamna lui '40, de la Preajba, şi până azi, 1 noiembrie 1943...

2 noiembrie. Vânătoare liberă într-un sector în care ruşii – de mirare! – nu apar. Probabil că sunt şi ei ca şi noi, în schimbare de teren. *Henschel-urile* sunt solicitate din plin şi au avut acţiuni minunate: trei piloţi căzuţi în linii au fost salvaţi de camarazii lor, care au aterizat şi i-au luat, cu tot riscul la care se expuneau. Cinste lor! A venit din nou domnul ministru Jienescu. Am

54 Provenit din altă armă, dar evidenţiindu-se în mod deosebit, căpitanul Dem. Ben. Cârâc a reuşit să devină un reper de profesionalism pentru toţi ceilalţi ofiţeri sosiţi în aviaţie din afara armei, care erau porecliţi în glumă, de acum înainte, „cârâci”.

fost chemat special să stăm de vorbă, dar eu nu mă simt prea bine în prezenţa mărimilor. Probabil că domnul comandor Negrescu mi-a făcut o prezentare frumoasă, văd că ţine cu adevărat mult la mine. L-am întâlnit şi pe Nicu Şerbănescu. Face parte din Divizia 4, pe care am îndrumat-o ieri. Au scăpat şi se regrupează aici, în satul acesta de lângă Cherson, dar sunt demoralizaţi. Parcă ar avea soarta italienilor de la Stalingrad (cei care au scăpat], în misiunea de recunoaştere de azi, după vânătoarea liberă, la reîntoarcere în razmot, am trecut peste trupe ruseşti. Veneau spre Cherson, împrăştiaţi pe zeci de kilometri, călări, pe jos, peste câmp, întocmai barbarilor!

3 noiembrie. Timp prost, nu se poate zbura. în schimb, se pot face propuneri la decoraţii. îmi pare că am fost propus la Virtutea Aeronautică clasa Crucea de aur. Situaţia frontului se îmbunătăţeşte la Krivoi Rog şi se înrăutăţeşte aici, la Cherson. Deja, Niprul e sub bătaia artileriei ruseşti, peste apă, dincoace nu mai pot trece, pe puţinele poduri rămase, decât oameni pe jos. Căruţele şi caii au rămas dincolo, ca şi la Don, ca şi la Doneţ. Unii încearcă să treacă cu caii înot, nu se îndură să-i lase dincolo. Şi o mulţime de armament a rămas dincolo, şi multe alte materiale, din care cauză au avut loc şi unele incidente cu nemţii. Cei din Divizia 4 Vânători de Munte primesc din nou arme (cei ce nu le mai au) şi se regrupează aici.

4 noiembrie. Din ce în ce mai rău. în marginea satului, bate artileria rusă. Avioanele dubioase le-am evacuat la Nikolaiev. Au plecat şi ultimele trupe din sat. Am rămas numai noi. Pe

malul stâng sunt hoardele ruseşti şi pe malul drept nu mai e nimic. *Haraşol* L-am căutat pe Nicu Şerbănescu, dar în fierberea de aici nu l-am mai găsit. Ce înseamnă viaţa! Bieţii Dem. Ben. Cârâc şi Nelu Prislopeanu erau aşa de încrezători, de veseli şi astăzi... nu mai sunt! în noaptea asta, facem cuie şi la propriu, şi la figurat. Ne desparte doar apa şi, dacă vin partizanii, nu au nimic, dar absolut nimic în faţă. Nemţii se retrag. Groaznic! Asta nu mai e retragere strategică pe linii dinainte stabilite, cum sună comunicatele...

5 noiembrie. După recunoaşterea de azi-diminea- ţă, am mai căpătat o oarecare încredere, văzând multe baterii de artilerie uşoară, împreună cu posturi de luptă, în malul stâncos al Niprului. Podurile sunt încă intacte şi dincolo încă mai există un cap de pod german, deşi e foarte restrâns. în altă ordine de idei, am văzut propu-

nerea pentru decorare pe care mi-a făcut-o domnul comandor Ion Negrescu, cu următoarea motivare: „Admirabil şi brav luptător, a susţinut cu un curaj legendar, numeroase lupte aeriene, totdeauna cu un inamic superior, reuşind să doboare în flăcări.” Frumoasă chestie! Mă bucură faptul şi totodată mă întristează, întrucât cuvintele încep să se infiltreze, gâdilându-mă plăcut. înseamnă că sunt pe cale să-mi pierd echilibrul sufletesc şi asta mă descumpăneşte, poate chiar mă doare.

6 noiembrie. Ziua Miei, logodnica lui „Osca”, pe care acesta o sărbătoreşte cu o risipă groaznică, parcă ar da un banchet neronian (un litru de vin, o cutie de ciocolată, un pacheţel de pâine prăjită). Cadrul – o cameră de ţară cu pământ pe jos, înghesuială din cauza celor trei paturi pentru cei trei sublocotenenţi. începutul chefului: ora 17.30; sfârşitul chefului: ora 17.45. Toţi zac în nesimţire din cauza festinului pantagruelic. Dacă ar şti Mia!

Situaţia s-a stabilizat puţin prin intrarea în acţiune a Armatei a 4-a germane (unde or fi fost până acum?).

7 noiembrie. Din ce în ce mai aproape bat tunurile. Mai la nord şi mai la sud, ruşii au trecut Niprul, stabilind două capete de pod, dar au fost lichidaţi pentru că erau cu efective mici. Pe neaşteptate, primim de la Corpul Aerian ordinul de deplasare pe Nikolaiev. Cred că era şi timpul, prea ne simţeam singuri aici. Pentru piloţi e treabă uşoară. Mai greu e pentru Remus (locotenentul Remus Marin), cu eşalonul rulant, şi pentru Ţiganu (locotenentul mecanic Serghie

Ţiganu), bravii noştri ofiţeri mecanici. Trebuie să îmbarce tot calabalâcul – scule şi piese de schimb, cazarmament, arme şi muniţii, aparatura radio – într-un talmeş-balmeş organizat, cu trupa ciorchine pe maşini şi, de obicei, cu alt eşalon rulant al Asaltului pentru într-ajutorare. La Grupul 5 Bombardament, care ne

găzduieşte la Nikolaiev, o viaţă de basm, mai bine ca în ţară. Se miră de noi că ne mulţumim cu atât de puţin, cât ne pot oferi fără să-i stingherim prea mult. Dar noi ce am mai putea pretinde, oare, faţă de trecutul nu prea îndepărtat? Mereu am trăit un provizorat incert în imediata apropiere a liniei frontului.

8 noiembrie. Ziua Regelui. Un gând bun. Ce povară apasă pe umerii lui! Şi e mai tânăr decât noi! Stăm în clădirile minunate ale prietenilor de la Grupul 5, dar e înghesuială mare, pentru că ei încă nu pleacă şi noi nu ne putem desfăşura ca lumea. Un timp mizerabil şi, de pe lacul care înconjoară aerodromul, vine o ceaţă rece. La radio vorbeşte Hitler, cu o încredere care ar trebui să ne risipească îndoielile. Omul acesta trebuie să creadă în ceva şi nu mă împac cu gândul că am putea fi învinşi, deşi situaţia frontului, începând cu Stalingradul, arată că am pierdut iniţiativa. Rostovul a căzut şi, până la Nistru, nu mai sunt în linie dreaptă decât 230 de Idlometri. Mircea a primit o scrisoare de la Eta, logodnica lui Puiu Mu- reşan, îl roagă să se intereseze de Puiu, dar unde? Biata fată!... Mai devreme sau mai târziu se va resemna ea.

9 noiembrie. Vizităm portul. în jurul lui, oraşul Sodomei fumegă. De jur împrejur, lucruri care te depăşesc fără să te subjuge. Ce concepţii constructive! Ce stil! Oraş de termite. îl întâlnesc şi pe Nicu Comandiru (comandorul losifescu), schimbăm câteva cuvinte despre cei din ţară, cunoştinţe comune.

10 noiembrie. Din cauza timpului prost,

colindăm prin bazar. Sărăcie lucie, de nedescris; de neînchipuit ce se poate oferi la vânzare!... Lucruri de nimic, care ar trebui aruncate, dar care mai dau o umbră de speranţă pră- pădiţilor de aici. Populaţia civilă este de-a dreptul înfo- înotată şi fără resurse de niciun fel. în altă ordine de idei, *llenkel-u\ 111* cu care a plecat comandorul Nicu losifes- cu, pilotat chiar de el, cu şapte oameni la bord, a căzut la 40 de kilometri de Nikolaiev, în drum spre ţară, angajat în ceaţă. De neînţeles pentru un bombardier dotat pentru zbor instrumental şi pilotat de un pilot de o asemenea valoare! Au murit cu toţii, şi în avion era şi colegul nost ru de promoţie, locotenentul Vasile Taraza, care avea o permisie de cinci zile şi nu a vrut să scape ocazia, pentru a câştiga timp. Când te trage aţa, orice ai face, nu scapi! liste al 26-lea din promoţie care cade, după ultimele statistici, şi mă gândesc mai ales la biata coana Netuţa, soţia comandorului, care îl aştepta de foarte multă vreme. După Stalingrad, comandase grupul mixt, de pe Tacins- kaia, cu tot ce se mai putuse aduna din aviaţia română, şi au lucrat apoi la un loc cu nemţii, poate în Udet[55].

---

55 Este vorba despre *Jagd Geschwadernr.* 3 „Udet”, Flotila de vânătoare nr. 3, denumită onorific „Udet”, după numele asului german de vânătoare Ernst Udet (n. 1896], cu 62 de victorii aeriene în Primul Război Mondial. Udet s-a sinucis în noiembrie 1941. în luna martie 1943, la propunerea germanilor, personalul navi- gant al Grupului 7 Vânătoare român, atunci dotat cu *Me 109E,* a fost încadrat în această unitate de elită germană. Comandantul acestui grup a fost locotenent-comandorul Radu Gheorghe, iar comandanţii celor trei escadrile din componenţa grupului au fost căpitanul Al. Şerbănescu

11 noiembrie. în sfârşit, ne-am instalat, pot să răsuflu uşurat puţin, am timp să gândesc şi să scriu mai mult. Stăm în marile clădiri ale corpului inginerilor din Nikolaiev, clădiri din piatră şi cărămidă roşie, netencu- ite, ca mai toate clădirile de stat, şi ne-am aranjat interioarele care mai de care mai drăguţ, cu poze tăiate din reviste şi cu fel de fel de inscripţii pe pereţi. Accidentul de ieri deja a intrat în uitare, viaţa trece pe deasupra ca o apă domoală.

12 noiembrie. Zile de trai, vreme urâtă, care ne face să ne mulţumim doar cu clipa prezentă. în stepa Nogai (parcă în Sadoveanu apar tătarii Nogai), în plină ofensivă, sunt două grupuri de armate sovietice, unul cu trei armate şi celălalt cu două, în total cinci. La Nikopol, trei divizii germane, la Cherson una şi la Ber (trecătoare) încă una, disproporţia e grozavă şi nu ştiu dacă se mai poate face ceva.

13 noiembrie. Ploaie diluviană, stăm în cantonament, nu are rost să mergem la teren.

14 noiembrie. După ploaia de ieri, nu credeam că se poate zbura, dar ca să ne facem datoria, am plecat la aerodrom şi, surpriză... ordin de decolare în însoţire de *Ju 88.* Terenul este impracticabil, noroi şi porţiuni întregi sunt

---

(Escadrila 57 Vânătoare), locotenentul Teodor Greceanu (Escadrila 56 Vânătoare) şi locotenentul Nicu Polizu (Escadrila 58 Vânătoare). Piloţii grupului au luptat în uniforme româneşti, avioanele *Me 109 G4* din dotarea lor purtând, de asemenea, însemnele româneşti. La 10 iunie 1943, Grupul 7 Vânătoare a revenit la Corpul Aerian Român.

încă sub apă, alternând cu porţiuni de uscat. S-a găsit o soluţie şi anume să decolăm de pe un culoar al pistei de zbor. Nu ar fi fost nimic, dar culoarul este îngust şi, mai ales, nu este degajat. Pe o parte, perpendicular pe el, sunt aşezate avioane în rând, unul după altul şi de toate felurile. Trebuie o decolare sfoară. Să spun drept, mă cam temeam oarecum cu „furătura” G-ului pe stânga[56]. De altfel, au şi fost accidente: Panduru, ieşind uşor pe stânga, a prins cu planul trenurile de aterizare ale unor avioane care după el se lăsau domoale, pe brânci; noroc că nu au fost incendii! Găsim bombardierele urcate la 5 500 m şi, la înălţimea asta, nu e prea cald nici în toiul verii. Cam trepidez, cu tot costumul meu. Au bombardat localitatea Kopani, la marginea „petei galbene”[57] de pe Nipru, locuri bine cunoscute de noi. De la Cherson spre Est e o vizibilitate extraordinară. Se vede de la înălţimea asta până departe conturul istmului Crimeei cu Pericopul şi Gheniceskul, pe Marea de Azov.

15 noiembrie. Am primit de acasă, de la sora mea, o scrisoare: de abia mă aşteaptă să vin în permisie. Dar la noi plouă, plouă mereu. Facem toţi trei, adică eu, Mircea şi „Chiţu”, planuri pentru concediu. Hotărâm cu toţii să

---

56 Datorită cuplului motor, al efectului giroscopic al elicei şi trenului foarte îngust, *Me 109* avea tendinţa de a se abate spre stânga în timpul rulajului la decolare, pilotul trebuind să corecteze această tendinţă de a „fura”, a aparatului, cu ajutorul palonierului.

57 Zonă de dune, deşertică, foarte vizibilă din aer, care constituia un foarte bun punct de reper pentru navigaţie, deci „punct de reper” şi pentru Ion Dobran şi coechipierii săi.

petrecem o săptămână de schi, la Predeal, în munţii cu amintiri, la Forban, la cabana băncii, la cabana vânătorilor. Peste tot unde am dus-o aşa de bine la cursul de schi cu locotenentul Marinescu, de la vânători. Stăm în jurul sobei, cu ochii aţintiţi în jeratic. Afară e aşa de urât şi gândurile zboară departe, departe, întocmai lăstunilor.

16 noiembrie. Ne facem datoria de a merge la aerodrom, dar fără a putea interveni în vreo misiune. Nicio categorie de aviaţie nu se ridică datorită ceţei persistente. Se revarsă de pe limanul Bugului, ca o imensă perdea care acoperă totul. Frontul, aşa cum este azi (pe ultima hartă), pare stabilizat. La Nikopol, capul de pod german rezistă, cu toată greutatea aprovizionării, care se face numai cu containere aruncate cu paraşute, în

17 clipele în care se prind spărturi în plafon, iar la Cherson pare că s-a câştigat un minimum de teren. Ni se citeşte un buletin informativ în care patru soldaţi români, prizonieri la ruşi, asistă la executarea a douăzeci de soldaţi germani, după care „scapă” din prizonierat. Este o metodă foarte periculoasă şi nu trebuie să uităm Stalingradul, unde cei executaţi erau aleşi după curăţenia palmelor. Soarta ofiţerilor, mai ales, e pecetluită.



„Pusy”

17 noiembrie. I-am scris lui Pusy cea de-a doua scrisoare, o po- lologhie lungă, lungă. Să vedem ce îmi va răspunde după ce o va primi. Cred că acum încep să vreau ca Pusy să-mi fie soţie. Depinde şi de ea, dar mai ales de „Herr” profesor Orăşanu, dacă vor fi de aceeaşi părere cu mine. în orice caz, sunt hotărât ca, în '44, să mă căsătoresc. Douăzeci şi cinci de ani cred că este vârsta cea mai potrivită pentru o căsătorie.

18-20 noiembrie. Vreme infectă. Nicio categorie nu poate zbura şi trupele terestre rămân fără sprijin. Pentru noi – inactivitate; deci, ca de obicei, enervare. De fapt, eram de mult convins că nu e bine să stai fără a face ceva. Prea mult mă năpădesc gândurile şi în relaţii devin meschin, iar în conversaţii muşcător, mai mult decât ironic, chiar rău, şi asta mă întristează. Doar Mircea, cu copilăriile lui, mai schimbă

atmosfera.

21 noiembrie. Tot urât. Plafon minim, vânt şi ploaie, dar încercăm o misiune. în faţă se vede cu greu; lăsăm gemuleţul lateral de la cabină deschis. Cele şase avioane pentru protecţia *Henschel-uri\or* se îndreaptă spre Balşo-

ia-Kostromka. Printre ele se putea să nu fiu şi eu? Nu de alta, însă este o localitate cu amintiri plăcute şi plecăm cu elan. Dar suntem siliţi să facem cale întoarsă; ceaţa coboară până în pământ. Ar fi fost o nebunie să se insiste şi ne-am întors. Şi aşa orientarea şi aterizarea pun mari probleme. Noroc că avem un antrenament care ne permite să ne jucăm cu avionul acesta extraordinar de bine gândit.

22 noiembrie. Nu ne lăsăm deloc. Insistăm pentru aceeaşi misiune, deşi la noi este încă foarte închis, dar reuşim să spargem cu bine zonele acoperite, ajungând pe terenul Stukas-urilor (vecin cu *Henschel-\iri\e),* facem o singură vânătoare liberă şi la Krivoi Rog dăm de ruşi, angajându-ne în lupta aeriană la joasă înălţime cu şase sau şapte *Yak-uri* care zburau cam tot în roi, fără o formaţie închegată. Nu am prins o poziţie bună decât din faţă, încrucişându-ne cam la câţiva metri unul de altul, aşa că am avut ocazia să vedem că nu mai sunt verzi deasupra, ca până acum, ci cenuşii. Deştepţi tâmpiţii! Pentru toamnă, este un camuflaj minunat.

23-25 noiembrie. Vremea nu ne lasă să zburăm şi, în capul de pod de la Cherson, ruşii au spart frontul. Numai Asaltul e chemat să lucreze

în orice condiţii, pentru a încerca să zăvorască pătrunderea.

26 noiembrie. Deşi este ceaţă, facem o ieşire pe Nipru, la Berizlav, la un pod de vase. Sunt cu Şerbănescu, îl anunţ că văd o formaţie de 7/-2-uri, pe care le ajungem, dar nu putem doborî nici unul. La teren, vine comandantul Grupului 9, căpitanul N. Ştefănescu şi, luându-mă deoparte, îmi spune: „Rău ai făcut că nu ai venit în refacere, eu m-am gândit să-ţi fac un bine şi tu ai interpretat altfel...” Vine şi generalul în vizită. „Pipiţu” se poartă admirabil cu noi, piloţii; dar, de fapt, nu noi ducem greul?

Ne anunţă că ne-a aprobat şi decoraţiile – Coroana României şi Steaua României – şi ne-a mai dat şi două bare- te la Virtutea Aeronautică. Este foarte apropiat de noi şi peste tot ni s-a creat o atmosferă favorabilă nouă, celor trei sublocotenenţi nedespărţiţi. De altfel, acelaşi lucru se întâmplă şi pe la flotilă dacă Leu Romanescu devine inspectorul Vânătorii, cum se aude. Nu ne mai temem de nimic, avem deschise toate drumurile. Frontul staţionează şi e bine, aşa măcar azi nu a mai dat înapoi. Mi-a scris Lily două scrisori foarte drăguţe, aşa, din inimă. Va trebui să-i răspund, deşi nu vreau să o încurajez.

27 noiembrie. Aflu că e sâmbătă şi e sfârşit de săptămână. De fapt, nici nu ştim când începe şi nici când se termină săptămâna. Noroc cu jurnalul, că ţine loc de răboj. Am avionul indisponibil şi toată ziua mă învârt pe lângă mecanici. Grupul trimite celule în sector, una din ele întâlneşte şi doboară două avioane ruseşti la

Nikopol, unde este activitatea susţinută a ruşilor pentru lichidarea capului de pod german prin care se face retragerea a ceea ce se mai poate, //-urile şi YczZc-urile atacă în valuri şi e păcat că, din cauza timpului, nu putem susţine aşa cum se cuvine bietele trupe terestre.

28 noiembrie. încă o deplasare pe terenul de la Kostromka, dar aşa cum se face la noi, terenul nu are nici benzină, nici ulei şi nici glicol. Dar să nu anticipez. Am plecat cu Şerbănescu în însoţire de *Ju 88,* obiectiv de bombardat Rubanovka. Sosim cam cu mult înaintea lor în sector şi asta nu e bine, deoarece le dăm ocazia ruşilor să bănuiască ceva. Urcaserăm la 6 000 de metri şi, în urma noastră, straturile de aer, tulburate, condensau vaporii de apă în trene imense, asemănătoare cozilor de cometă. De data asta, sunt şef de celulă şi aud în cască un mesaj de la coechipierul lui Şerbănescu, care este Mucenica:

”Alo, alo, aici Mucenica! Am luat foc!” Menţin legătura până la pământ. Spre norocul lui, închizând benzina, focul s-a stins şi a aterizat pe burtă la Gavrilovka, vizavi de Balşoia-Lepetika, pe malul Niprului, în partea noastră. între timp, /u-urile au bombardat şi noi avem o încăierare cu Yh/c-uri. Rămânem în sector şi nu le mai însoţim. La întoarcere, unul dintre /u-uri pare că a fost totuşi atins. Ultimul mesaj de la Mucenica a fost că va lua paraşuta şi aparatul de radio şi va veni la bază cu mijloace de ocazie. M-a impresionat anunţul lui calm şi lapidar. Un mare caracter într- un mare pilot! Aterizăm pe Kostromka, la *Henschel-uri,* dar nici ei nu au benzină şi trebuie să aşteptăm o cisternă, care vine într-un târziu şi pe care o asediem, ca să ne alimentăm primii. Noi, piloţii, ne îndreptăm încet spre cortul finlandez care ne serveşte de adăpost când, deodată, văd un avion care trece ca fulgerul în zbor razant, pe deasupra noastră, trăgând cu toate armele de bord. De abia am timp să mă trântesc pe burtă acolo unde sunt, că dispare! Era un *Yak\|* Cu un curaj de invidiat a realizat surpriza, incendiind un avion de asalt *Henschel 129.* Mai facem o ieşire cu *Henschel-\iri\e.* De data asta, după ce am aterizăm, ne controlăm avioanele. Suntem iarăşi atacaţi de 12 Yak-uri! Primul atac fusese doar o recunoaştere. Terenul de lucru e slab apărat şi suntem surprinşi în câmp deschis, departe de adăposturi. Suntem totuşi norocoşi, căci cel mai insistent, care virează de două ori şi trece peste



Ioan

linia noastră de avioane, ori e prea jos, ori nu-i funcţionează armamentul. Culcaţi pe aripă, în lungul ei şi apăraţi de motor, aşteptăm ploaia de trasoare. în scurtul timp dintre cele două treceri ne mutăm de partea cealaltă a motorului, de pe aripa stângă pe aripa dreaptă,

socotind că motorul ne va apăra chiar şi împotriva unui proiectil de tun. Rezultatul: un *Henschel* şi un *Ju 52,* găurite bine. în acelaşi timp, spre ghinionul lor, vin la aterizare Stu/ras-urile, care se întorc din misiune. Două se ciocnesc în aer şi explodează în flăcări. Ce ghinion! Cu toate că au trecut în mare viteză, Yh/c-urile erau aşa de jos, că se distingeau până şi figurile piloţilor. Reţin două numere pe care le-am văzut foarte bine: 9 şi 22.

Mai facem o vânătoare liberă, dar nu dăm de ei; se mulţumesc probabil cu surpriza de la teren. Ziua de astăzi a fost pasionantă şi am bravat moartea cu curaj. Seara, în compensaţie, Lolea se arată drăguţă. Viaţă, nu?



29 noiembrie. Ieri, era şi Rall[58] pe terenul de la Apostolovo; aşteptăm cu toţii să-l ajungă la victorii pe Nowotny[59]. Azi nu zburăm, de altfel nici nu e nimic de făcut, sunt convins că

58 Giinther Rail (1918-2009), as al aviaţiei germane, cu 275 de victorii aeriene până la finele războiului, pe locul al treilea per total, mai târziu, în anii Războiului Rece, şeful Forţelor Aeriene ale Germaniei de Vest, cu gradul de general-locotenent.

59 Walter Nowotny (1920-1944), fiul unui ofiţer de căi ferate de origine austriacă, as al *Luftwaffe,* creditat cu 258 de victorii aeriene, dintre care 255 obţinute numai pe Frontul de Est. Cavaler al Crucii de Fier cu Frunze de Stejar, Săbii şi Diamante (octombrie 1943). Din septembrie 1944, era liderul aşa-zisului *Kommando Nowotny,* care opera noul *Messerschmitt Me 262.* Nu se ştie cu precizie dacă a fost doborât în duelul cu aviaţia

în condiţiile în care lucrăm noi nu se poate face mare treabă cu doborâri la întâmplare. Nemţii împing

Giinther Rall în faţă bunii trăgători şi bunii piloţi,

americană, din 8 noiembrie 1944, sau a căzut accidental, pilotând Me-ul *262* aflat la acea dată încă în probe.

dându-le comenzile în care pot să se afirme. La noi, comenzile sunt în funcţie de vechime. Or, ce poate spune numai vechimea? Aflăm că pleacă Ştefănescu. Păcat! Era un om care ne cunoştea şi ne preţuia. Ţinea mult la mine. Aş fi avut în el un sprijin bun. Dar nu e nimic. Se poate, mergând pe aceeaşi linie de conduită, să fiu considerat tot aşa de îngeraş de oricine.

30 noiembrie. Nu am noroc şi pace. în ieşirea făcută cu Şerbănescu, nu am întâlnit decât un biet „codoş” *(Focke-Wulf-ul* bifuzelat) care făcea reglaje de artilerie. Cum am plecat spre casă, cum au venit //-2-urile şi *Yak-* urile în atac la sol, la Cherson! Totuşi dacă mai ţine tim-pul bun, nu se poate să nu pice aici ceva, căci din contraatacurile terestre germane, ruşii vor fi siliţi să aducă aviaţia pentru a le stăvili. Deja s-au instalat foarte aproape pe terenurile de la Chaplynka şi Askania-Nova. Păcat însă că actualul meu avion *12b* începe să dea semne de oboseală şi nu mai merge aşa cum trebuie, dar... merge încă. De vor mai veni *G-uri 6* de la Uman, am să iau unul şi am să-l ţin ca pe *2b* şi *12b.* Judecând după activitatea de aici, nu mă simt deloc mulţumit. Sunt prea puţine realizări, mai mult în proiecţii. După cele 99 de misiuni în care am schimbat deja trei avioane, randamentul... Nu mă pot mulţumi ca alţii, care au reuşit numai să nu fie doborâţi şi le ajunge. Azi, s-a mai rupt un G-u, din greşeală de pilotaj, la decolarea de pe culoarul care ne serveşte drept pistă. 0 figură pe care am mai văzut-o: spectaculoasă şi extrem de periculoasă în acelaşi timp. A intrat sub un *Ju 52* retezându-i o jambă şi/u-ul s-a lăsat pe G-u, fiindcă la începutul decolării nu avea viteză

mare.

1-3 decembrie. Iată-ne intraţi şi în decembrie. Ne-a prins luna aceasta aşa cum ne aşteptam, de altfel, cu ploi interminabile, cu burniţă, cu ceaţă, cu plafon de multe

ori zero. Condiţii deosebit de grele pentru monomotorul acesta aşa de pretenţios. Nu se poate zbura şi, ca de obicei, asta ne face să fim nervoşi, închişi şi certăreţi, de-a dreptul acri unii cu alţii. Aşteptăm veşti din ţară, dar din aceleaşi cauze, şi veştile vin rar. De s-ar isprăvi odată chestia asta! Nu am crezut niciodată că am să spun aşa ceva...

4-7 decembrie. Misiunile se lasă aşteptate, ploi şi iar ploi interminabile. Comandorul Negrescu ţine nespus de mult la noi, cei trei, adică eu, Mircea şi „Chiţu”. Pentru cei veniţi întâi, concediul pluteşte în aer şi nu am putea spune că nu ne bucurăm.

8 decembrie. S-au aprobat 20 de zile, dar..., este un dar; mâine, este o misiune grea cu/u-urile[60], la Skadovsk, cam 30 de minute de zbor în spatele liniilor. Dacă nu era concediul, nu ar fi fost nimic. Se fac bancuri, gen: „Cum staţi cu limba rusă?” Cu Mircea stabilim un plan în caz de pană de motor. Să încercăm să ne luăm unul pe altul din teritoriul inamic sau rămânem amândoi acolo.

9 decembrie. Cerul este complet acoperit şi /u-uri- le nu pot bombarda, aşa că misiunea se anulează. N-am spune că suntem dezamăgiţi. E un Dumnezeu pe undeva. Şi concediul, deşi e aprobat, se mai întârzie puţin, pentru că domnul general vrea să ne înmâneze şi câte o decoraţie

60 Autorul desemnează prin /u-uri avioanele de la bombardamentul greu, care erau bimotoarele *Junkers 88,* iar atunci când vorbeşte de *Ju 87,* le menţionează ca *Stukas-un.*

înainte de plecare, probabil „Coroana României”. Nu mă grăbesc; cu cât plec mai târziu, cu atât mai bine. Tot nu se zboară prea mult cât lipsesc eu şi cea de-a 100-a misiune se lasă aşteptată.

Anul 1944

***1* ianuarie.** Concediul – venit fără să-l cer – nu mi-a adus decât mici bucurii. Scoaterile din ritm te nemulţumesc. Acum, după ce a trecut, privind retrospectiv, văd că, de fapt, toate speranţele au fost înşelate. Sunt din nou la Tiraspol, înainte de la pleca la Tighina, în căutarea amintirilor. De la Bucureşti mi-a rămas seara petrecută cu Maricica. Tinereţe, tinereţe, cu ce puţin poţi să te mulţumeşti! Şi mi-a rămas întâlnirea cu Andrei din spital, cu piciorul tăiat, cel mai bun ridicător la volei – un spiriduş acum imobilizat pe viaţă! – şi revolta lui Costin, cu mâna amputată. Şi ce încrezători şi plini de viaţă erau, şi cum alege soarta! Sfântul Ion la Tiraspol şi Tighina – o noapte rusească, cu Raia, Vera şi Tamara, micuţa Tamara. Oare, cât e de când am părăsit-o? Doar o jumătate de an? Ca şi cu Poly. Apoi, o zi cu prietenii de la bombardament, Chifulescu[61] şi Petruş Alexiu. Iată-mă la



Florea

61 Florea Chifulescu [1903-1966], adjutant, ulterior ofiţer de echipaj clasa a 111-a, redutabil maestru al manşei la bombardament greu, primul pilot salvat cu paraşuta din istoria aviaţiei române.

Nikolaiev, după o mică întârziere, dat şi lipsă la apel. Dar Katia şi Lusia compensează necazul.

2-10 ianuarie. Cu /u-ul *52* zburăm spre Lepetika, noul teren de lucru, pe linia Nikolaiev-Apostolovo, cam la 90 de kilometri NNE. De-abia debarc din*Ju,* că şi sunt trimis în misiune, în prima vânătoare liberă a zilei; şi timpul e destul de prost. Avem doar 800 de metri şi zburăm la plafon. Adjutantul (r) Pomuţ, coechipierul, ţine strâns. în zonă nu găsim nimic şi atunci intrăm mai mult la ei. Şi tocmai la sfârşitul misiunii, în viraj uşor pe stânga, pentru că mergeam şerpuit, văd şase fcz/c-uri ţâşnind din faţă şi dreapta (poziţie ora 02.00)[62], virez uşor dreapta şi le fac faţă, trăgând în acelaşi timp şi eu, şi ei şi, după ce ne depăşim, virez strâns stânga, peste umăr, pentru a le cădea în spate. între timp, Pomuţ, care era, după cum am aflat mai târziu, la prima lui misiune după campania de la Odessa, a continuat virajul iniţial stânga, luându-i pe ruşi din spate. După câteva secunde, văd avionul lui în vrie. Are numărul 33 şi execută o vrie plată, foarte largă. Să se fi angajat în viraj strâns, în limita de viteză? Oricum, la contactul cu pământul face explozie! Toţi suntem sub 1 000 de metri. „La ora 10.55, aproape de capul de pod Nikopol, adjutantul aviator în rezervă Constantin Pomuţ a căzut în luptă aeriană.” Sunt cuvintele pe care le-am spus comandantului grupului, locotenent-comandorul Niculae Ştefănescu, salutând cu mâna tremurândă şi abia

62 După aşa-zisul „cod al ceasului” întrebuinţat de către aviatorii de vânătoare din al Doilea Război Mondial – dar nu numai de ei, ci şi de tanchişti – de pildă, direcţia de unde venea inamicul sau direcţia pe care era văzut inamicul fiind indicată cu ajutorul cifrelor ceasului, considerându-se că formaţia sau avionul amic se află în centrul cadranului.

stăpânindu-mi lacrimile. Pomuţ îmi era drag, pentru că era cinstit şi mă privea drept în ochi. Nu trebuia formată o astfel de celulă în condiţiile acelea de timp.

Pe seară, plec în însoţirea a trei *Ju 88* cu boturi roşii (din Escadrila 79). întâlnire la Vasilevka, NNE Apostolo- vo, sector est Kirovograd. îi însoţim la obiectiv în încrucişări largi, în spate şi mai sus. Ţin o formaţie strânsă cu Nenicu (adjutantul lonită), coechipierul meu. Avem sarcină uşoară. Până la obiectiv, nimic de remarcat în afară de reacţia ACA-ului, care caută să ne încadreze, dar exploziile rămân mai jos. Pentru orice eventualitate, ne ridicăm mai mult cu câteva sute de metri, evoluând în S-uri largi. La întoarcere, văd cum din motorul drept al unui *Ju 88* iese fum. La circa 45 de kilometri de front, pare că motorul a luat foc de-a binelea. îl urmărim cu atenţie; coboară, coboară şi aterizează forţat, pe burtă, într-o arătură, dar oricum sunt în teritoriul nostru. Raz- motăm cu viteza mică de două ori şi observ că cei patru din echipaj au ieşit pe plan şi fac semne cu mâinile. Toţi sunt teferi. Seara, aflu că avionul era pilotat de adjutantul Chifulescu, cel de la Tighina şi Tiraspol, întâlnit cu două zile mai înainte. Ce înseamnă viaţa omului! Ce puţin lucru poate fi! Dar mă bucur de felul exemplar în care i-am escortat, primind mulţumirile grupului lor.

11 ianuarie. De dimineaţă părea că este imposibil de executat orice misiune, norii foarte jos şi vântul în rafale puternice, dar pe la ora 10 ca prin minune cerul s-a limpezit şi misiunile încep. La 13.30, tot o însoţire *de /u 88.* în timp ce rulam spre teu, trage antiaeriana noastră, aerodromul e atacat la sol de o formaţie de *Yak-uri.* Din locul în care eram, bag motorul în plin de-a curmezişul terenului şi, la vreo două minute, reuşesc să trag două rafale, dar, cu

soarele în faţă şi la rasmot, nu fac mare lucru. Ajungem însă la timp la Apostolovo pentru a prinde din urmă/u-urile la intrarea în sector. într-unul dintre ele pilot este Petruş Alexiu (sunt tot numai trei *Ju-* uri). Urcăm la 3 000 de metri, într-o perdea discontinuă de nori, unde moartea poate pândi de oriunde, apoi la 5 000 de metri, într-un plafon compact. Zburăm între ape, la 4 500 de metzri, şi misiunea decurge fără incidente. Ne dăm în lanţuri foarte aproape de bombardiere, pentru că, în condiţiile actuale de vreme, suntem extrem de vizibili şi de sus în jos, şi de jos în sus, norii formând un ecran pe care avioanele noastre se profilează distinct. Mai nostim a fost la teren, în timpul atacului la sol, unde toţi au sărit în cele mai apropiate gropi, ocupate sau nu, cu rafalele trase de Lak-uri printre ei, dar nu am avut pierderi. Povestesc ceilalţi, mai sprinteni şi mai obişnu- iţi, cum Remusi, ofiţerul mecanic venit astăzi din ţară, se tăvălea ca un şarpe spre groapă. Oricum, a avut o primire aşa cum se cuvine. Intensitatea vântului de la vest a crescut grozav. La decolare, nu prea ne influenţează, pentru că avem experienţa de le Ghenicesk, dar aterizările, oricum, rămân riscante. MR-ul *39* al micuţului adjutant Fi- liuţă, care ne aduce scrisori, ziare şi pachete din ţară, cu toate că a fost ancorat, a fost dat peste cap de vânt şi s-a cam şifonat. Pe seară, vine şi o recunoaştere rusă.

12 ianuarie. Sectorul de nord de la Kirovograd este acoperit complet. Singur capul de pod este descoperit şi se ordonă acolo o misiune de vânătoare liberă.

Şerbănescu are o luptă aeriană, dar fără

rezultat, în acelaşi timp, jos este un atac de //-2-uri şi Ln/c-uri, pe care cei de sus nu le văd. La aerodrom un alt *Yak* trece în recunoaştere. Ăştia ne pregătesc ceva. Plec şi eu cu căpitanul Bozero, într-o vânătoare liberă, la Nikopol. Vremea este din ce în ce mai nefavorabilă, norii au acoperit acum complet şi capul de pod, şi cei de jos rămân singuri. Patrulăm aproape 30 de minute la ei, unde cerul este degajat, dar ruşii nu apar. Adjutanţii Panait şi Moraru se trădează prin uriaşe trene formate de dârele de condensa-re. Primim prin radio, de la teren, un mesaj în care ne cer să ne întoarcem degrabă, pentru că terenul este atacat şi celula de alarmă nu a putut decola la timp. Ne trebuie puţin timp. Ruşii degajaseră şi nu am mai văzut decât două, care au intrat, grăbite, în plafon. Renunţăm la ur-mărire. Benzina este pe sfârşite, becul roşu este aprins şi terenul nostru trebuie căutat, nu glumă, pentru că nu are repere vizibile pe un asemenea timp. Este ora 15.25 şi deja începe să se întunece. Cu cerul acesta acoperit, de abia mai văd să scriu. Patefonul învârtit de „Chiţu” Ga-vriliu răsună în mica noastră cămăruţă în care, în afară de cele trei paturi îngrămădite, nu mai are loc aproape nimic, dar, de bine, de rău, suntem mulţumiţi. Nu ne trebuie mai mult.

13 ianuarie. Din prima misiune a trebuit să mă întorc imediat după decolare, pentru că nu intră cu niciun chip o jambă. Plec în a doua misiune cu Şerbănescu şi pierdem prin ceaţă două Ya/c-uri pe care le reperasem la Balşoia-Lepetika. Este un timp infernal, o pâclă urâtă, care îngreuează teribil vizibilitatea, mai ales în partea luminoasă, în care de-abia se ghiceşte

soarele. în cea de-a treia misiune, o însoţire de *Henschel-uri,* era gatagata să o păţesc. Eram tot în doi, cu Goloiu, pe la 2 500 m aveam o luptă aeriană cu şapte Yczk-uri în care ne-am degajat reciproc, fiecare câte o dată, după care, încolţiţi, eu cu trei şi el cu doi în coadă, am comandat prin radio o răsturnare. Prinsesem o singură rafală în viraj, dar nu am reuşit să fac altceva decât să-mi degajez coechipierul. Nu de alta, dar mă gândeam la bietul Pomuţ şi mi-ar fi fost ruşine să mă întorc la teren în aceleaşi condiţii. Păcat însă că timpul nu ne oferă posibilitatea unei activităţi susţinute, pentru că avioane ruseşti sunt destule aici. în nord, ruşii au trecut Bugul în vreo patru puncte şi, în sectorul capului de pod de la Nikopol, activitatea a sporit grozav, ceea ce presupune lichidarea lui, deoarece

a rămas prea avansat şi fără spaţiu de manevră în spate. Noi suntem prinşi de activitatea noastră de fiecare clipă. Azi, mi-am încercat pentru a 34-a oară şansa de a doborî fără să fiu doborât, dar cât va mai ţine oare? Pentru că fiecare luptă aeriană este o şansă de a nu te mai întoarce.

14 ianuarie. O singură misiune de vânătoare liberă, coechipier al lui Şerbănescu, care mă ia din ce în ce mai des. Răscolim linia frontului de la Nikopol la Cherson, în majoritatea timpului în razmot, ca să ţipe tereştrii şi să ceară sprijinul aviaţiei lor. E o splendoare zborul în sine. Plafon foarte jos, cu pâlcuri de nori şi uneori ceaţă, prin care alunecam uşor ca în vis, ca nişte fantome. Dar ceea ce mi-a dat de gândit şi m-a făcut să-mi schimb puţin părerile au fost cele două atacuri la sol, la teren, făcute de ruşi

cu zece şi cu douăsprezece avioane. Eram în cortul finlandez când am auzit zgomotul caracteristic al Yn/c-ului care ne-a făcut să întrerupem partida de bridge (comandorul Boldur cu căpitanul Ştefănescu şi căpitanul medic Butu cu mine]. întâi, am dat toţi patru buzna spre uşă, ca să vedem. Când a început tirul de ambele părţi, neştiind din ce direcţie vin avioanele, ne-am culcat pe jos, pe lângă peretele circular al cortului. Au urmat câteva secunde de pauză, în care am ieşit afară, aruncându-mă în şanţ, pentru ca atacul să se continue cu mai multă furie din partea cealaltă, datorită slabei reacţii a ACA-ului uşor. în tranşeea în care stăm înghe- suiţi facem glume, un *Yak* pică pe noi, băgăm capetele în jos şi aşteptăm, rafalele trec pe deasupra ca să lovească pământul şi, printr-un avion din spate, trece un înspăimântător proiectil de 37 mm, după cum spun armurierii; să fi fost de *Airacobra* care, după notiţele tehnice, are un tun central de 37 şi o ţeavă mai lungă, care iese mult din maieul elicei? Motorul G-ului lovit e făcut praf; a trecut prin ambii pereţi ai carterului. Bilanţul: un avion nou (păcat!) scos din uz şi un soldat lovit la picior de un proiectil uşor. în timpul celui de-al doilea atac la sol dat de ruşi, către ora 13.00, am asistat cu toţii (şi generalul Emanoil lonescu era pe câmp cu noi) la o luptă aeriană între un *Yak* şi un G-u. M-am lămurit cu destulă părere de rău că, cel puţin ca maneabilitate, la joasă înălţime, Yhk-ul este superior G-ului. De aici concluzii nu prea îmbucurătoare pentru zilele ce vor veni. Nu mai e de joacă, numeric suntem inferiori mult, doar calitatea piloţilor şi experienţa lor în lupta la înălţime ne mai poate da superioritate. Şi când

te gândeşti că nu demult ne angajam bucuroşi doi contra opt.

15 ianuarie. în capul de pod Nikopol, frontul a fost spart pe axul Balşoia Belozerka-NikopoL Puternice forţe sovietice au realizat un important câştig de teren. Aviaţia de asalt este solicitată să lucreze intens în spărtură, dar tocmai azi nu se poate decola din cauza timpului extrem de nefavorabil. Viscoleşte şi vizibilitatea este aproape zero. Este imposibil de trecut în cotul Niprului, chiar dacă am reuşi să decolăm. Pe terenul acesta moale, roţile noastre înguste taie pământul, îngropându-se adânc. Avioanele de asalt, cu cauciucurile lor mari, de abia se deslipesc de teren. De luptă aeriană nici nu se poate pune problema. Un astfel de timp aşteaptă şi ruşii pentru atacurile de lichidare a capului de pod. în cortul nostru finlandez e aşa de plăcut cu soba de la mijloc, care duduie. Mă gândesc cu strângere de inimă la trupele terestre, care nu pot primi niciun ajutor, de la nimeni. Nici în cantonament nu avem ce face, numai patefonul îşi scârţâie plăcile cu încăpăţânare; aceleaşi de zeci de ori, reluate de la cap la coadă.

16 ianuarie. Continuă să viscolească. De abia pe la ora 14.00 reuşeşte să se strecoare din spate un *Ju 52* [ăştia se roagă să fie timpul prost] cu artiştii dintr-un pluton de propagandă. Faţă de cum au zburat şi faţă de ceea ce văd aici, au nişte figuri lungi şi cred că le-a cam scăzut entuziasmul. Seara, ne dau o reprezentaţie destul de drăguţă, făcând să ne treacă prin faţa ochilor imagini dragi din ţară. în prăpăditul ăsta de sat [Lepetika], care are cam 60-70 de case,

ceea ce m-a mirat a fost sala de teatru şi de cinema pe care o are. Au avut o viaţă culturală, deşi nu ştiu la ce nivel, dar cu mult deasupra satelor noastre, încercând să le creeze un gust pentru muzică şi literatură, cu toate că totul e dirijat în scop propagandistic.

17 ianuarie. Ei, astăzi da! Cu o patrulă plec în capul de pod. Plafonul este discontinuu între 600 şi 1 000 de metri. Trecem prin mari spărturi de nori şi deasupra se vede un cer albastru minunat. Nu găsim nimic aici şi schimbăm de obiectiv, urcând spre Krivoi Rog. Aproape de linia frontului, pe calea ferată Apostolovo-Dniprope- trovsk, la cca 800 de metri în faţă, văd explozii de ACA chiar în prima linie. Câteva //-2-uri atacă la sol. Şi noi, şi mitraliorii lor schimbăm jerbe de foc, dar astea nu cad cu una cu două, numai dacă le-am distruge profundorul. Păcat că în patrulă nu-l am şi pe Scordilă, care e plecat la Bucureşti, şi ne întoarcem doar cu mici amintiri în planuri. O vânătoare liberă [alta] este ratată prin neprezen- tarea ruşilor. în fine, pe seară, încă o misiune (toate trei cu avionul *12 b)* de însoţire a aviaţiei de bombardament, cam departe spre Dnipropetrovsk. Au bombardat de la 5 000 de metri o localitate destul de mică, unde părea că e şi o ramificaţie de cale ferată, cu efect destul de bun, bombele căzând în cea mai mare parte pe clădiri. Pentru cele nouă /u-uri *88* care au participat la atac, însoţite doar de trei vânători sub comanda lui Şerbănescu, obiectivul pare că a fost Nicolaievka (sau în misiunea de mâine va fi Nicolaievka).

23 ianuarie. Un interval în care am tăcut. Am tăcut I lentru că m-am îmbolnăvit şi,

profitând, am stat trei zile cuminte, dar azi nu am mai putut şi m-am dus la aerodrom. Deşi încă nu mă simt prea bine, am plecat într-o misiune de însoţire de *Ju 88.* A reuşit domnul căpitan Şerbănescu să mă facă să încep să prefer misiunea asta. De altfel, el zice că şi-ar lua ca deviză pentru grup fraza aceasta: „Să cadă toţi vânătorii din însoţire, dar să nu fie doborât niciun avion însoţit”. Ce să zic, nu este lipsită de frumuseţe. Trecem liniile cam la 5 000 de metri. Masca de oxigen mă jenează puţin, avionul cu care zbor, nr. 3 *(12b* e în revizie) nu-l cunosc deloc şi un foc viu de ACA ne ia în primire. Simt sub mine cum mă saltă uşor remu- urile[63] exploziilor. Urc la 5 200, ca să nu zbor la plafon fix, apoi, fără incidente, intru pe obiectiv. Cele 12 /u-uri *88* aruncă bombele şi, cu viraj pe stânga, reintră în linii. Trecem ca nişte ţipari printre ele. îmi place, aproape de despărţire, să merg în formaţie strânsă, paralel cu ei, la câţiva metri, ca să recunosc figurile celor din cabină. De data asta, cu toată înfăţişarea lor de scafandri, mi s-a părut că este colegul meu de promoţie Constantinopol. Toţi se reîntorc veseli la bază, după circa două ore de zbor, ei şi doar 45 de minute, noi. Pe linia frontului, jos, foarte jos, am văzut avioane ruseşti, dar nu au urcat la noi.îîn- cep, judecând după ultimul lor tip de *Yak,* să nu-i mai subestimez. Şederea în pat şi judecarea ultimelor misiuni m-a făcut să înţeleg că va trebui, cu puterile mele, să lupt pentru

---

63 *Remuu,* curent de aer turbulent generat de elicea unui avion aflat în zbor. Cum poziţia clasică a aviatorului în atac era cea aflată în spatele avionului atacat, şi cât mai aproape, el intra în remuul acestuia. Vezi şi *Dicţionarul Explicativ al Limbii Române.*

două lucruri: patrule fixe pe avioane fixe. Nici coechipierii nu trebuiesc mereu schimbaţi, cum se cam întâmplă acum, şi nici avionele, care au micile lor particularităţi prin diferenţierile de construcţie. Când se va reuşi – dacă se va reuşi! – să se realizeze aceasta, tăria grupului se va ridica simţitor şi în aceeaşi măsură va scădea vulnerabilitatea lui. Trebuie să observ cu tristeţe că, în tot grupul – care cuprinde şi piloţi foarte buni, şi luptători foarte buni –, calităţile acestea sunt întrunite în mai puţin de 12 inşi, într-un cuvânt 11-12 excelenţi vânători aerieni. Şi restul? La avioane, proporţia este şi mai întâmplătoare. Am ajuns la convingerea că, dacă eşti milos, este o crimă din partea celui care foloseşte mila, pentru că îşi condamnă subalternii la moarte şi pentru că ţara nu are niciun folos în a-i întrebuinţa acolo unde nu dau randament. Se va găsi şi pentru ei un loc în altă categorie de aviaţie. Cred că aici, mai mult ca oriunde, trebuie să se înţeleagă că valorile trebuiesc puse în drepturile lor şi nulităţile înlăturate fără menajamente.

25 ianuarie. Am aşteptat cu nerăbdare ziua de ieri. Credeam că ne va face ţara locotenenţi, dar mi se pare că de-abia s-a întrunit consiliul, ca să se discute, aşa că va mai dura chestia asta. De fapt, ce mai contează avansarea în războiul acesta atât de indecis? Ce ne va rezerva viitorul? Şi spun indecis ca să nu spun nefavorabil. Ceea ce e mai interesant, azi, este că am găsit avionul meu, *12b,* accidentat grav, lângă Nikopol. în lipsa mea a fost folosit de adjutantul-major Panait. Avionul prezenta urme de sânge în cabină şi pe lângă el, dar... nici urmă de Panait.

Sunt convins că a fost rănit, sărmanul, şi e păcat de el, căci era şi bun pilot, şi excelent coechipier, şi om. Totodată, l-au adus pe Bucholtzer, care a avut un formidabil noroc. I s-a oprit pe sus motorul, fum în cabină, semne de gripaj. Zbura foarte jos, şi fiind preocupat de ce se întâmplă în cabină, a văzut pământul foarte aproape, de abia având timp să tragă de manşe. 0 bufnitură scurtă şi nimic. S-a trezit. Nu poate spune peste cât timp, cu du- i eri groaznice în tot corpul, mâna stângă era paralizată de durere şi nu o mai putea mişca, şi cu picioarele era în zăpadă. Motorul şi capota din faţă zburaseră şi el rămăsese acum strâns şi încerca cu disperare să se elibereze doar cu mâna dreaptă. Până la urmă, a reuşit cu preţul a infinite chinuri şi, aproape târându-se, a ajuns pe ghea- ţ.i cam până la jumătatea Niprului (atinsese pământul dintr-un zbor cu cca 300 km/oră]. Acolo, sleit de puteri, .i căzut. îşi aminteşte că a văzut venind spre el nişte cetă-ţeni. îi era indiferent dacă erau ruşi sau nemţi, a leşinat şi s-a trezit în spital, la Nikopol. Nicio fractură, uşoare contuzii externe, dar buşit bine, umblă cu greutate; se va reface repede însă. Era cu avionul nr. 34.

28 ianuarie. Fiindcă sunt pus pe povestiri, să o scriu şi pe aceea a Iui Panait. A căzut cu *12b,* tot pe Nipru, chiar în capul de pod, în pană de motor. Toţi cei care făceam misiuni acolo l-am căutat pe câmp şi prin toate satele dinprejur, dar nici urmă de el sau de avion. Reîntors la grup, povesteşte: „Zburam normal şi, fără ni- ciun semn preventiv, elicea începe să fâlfâie. Aveam cam 3 500 de metri înălţime. Schimb pasul de pe automat pe „hand”, dar nimic! Pun motor mai

mult, reduc mai puţin, tot nimic. Instrumentele arătau normal, părea că totul este în ordine, dar nu aveam pic de tracţiune pe elice. Mi- am dat seama că este ceva cu reductorul, poate s-a rupt şi va trebui să aterizez, fără motor, oriunde. Având înălţime, caut – picând uşor – să trec Niprul la noi, dar nu mai aveam viteză. Avionul se înfunda grozav, înălţimea scăzuse şi, văzând că nu pot trece Niprul, am virat scurt şi m-am hotărât să aterizez în stânga lui. Am căutat să prind o porţiune mai liberă şi l-am pus pe burtă. Avionul s-a lovit totuşi cu aripa dreaptă de un pom şi s-a rupt, a mai mers printre sălcii, apoi mi-am pierdut cunoştinţa şi nu mai ştiu nimic. M-am trezit mai târziu, mergeam prin zăvoiul de sălcii fluierând, îmbrăcat cu haina de zbor, care fusese în spate, în cutia de bagaje a avionului, şi cu casca de radio (de plasă) pe cap. Nu ştiam de unde vin şi nici unde mă duc, nici ce se întâmplase cu mine. încet- încet, mergând înainte şi fluierând, mă gândesc că parcă am fost în zbor, apoi, ca prin ceaţă, îmi amintesc patrula cu care plecasem, cum m-a lăsat motorul şi cum am pus pe burtă avionul, după ce am anunţat la radio. Se făcea că nu puteam ridica singur cabina şi alături de mine era Costică Lungulescu (cel mai bun prieten al lui, n.n.) şi că mă rugam de el să-mi ajute să o ridic. între timp, am pierdut de pe cap şi casca de radio, care a rămas pe acolo, prin zăvoi. M-am întors pe urmele paşilor mei, ca să găsesc avionul, dar avionul nu mai era nicăieri. Probabil mă rătăcisem şi nu am mai găsit drumul pe care venisem. Eram plin de sânge pe faţă şi mă durea puţin capul. Aşa, cu capul descoperit, ţinând soarele puţin în dreapta, am mers spre interior, către ai noştri. Am trecut

peste mai multe braţe ale Niprului, apoi nu mai ştiu iarăşi nimic. M-am trezit la Nikopol. De acolo, cu o maşină, m-au trimis, pe calea ferată, la Apostolovo. Acolo, au vrut să mă îmbarce pentru Germania, într-un *Ju 52,* dar m-am fofilat şi am fugit şi, găsind un tren personal care mergea la Nikolaiev, l-am luat şi iată-mă după atâtea zile acasăm la grup!"

Este de prisos să spun că cel mai mult de această întoarcere s-a bucurat „Gustav", câinele lui lup, care nu mai ştia ce să facă de bucurie după ce, trei zile, de abia fusese ţinut legat, ca să nu-şi ia câmpii. Şi iată cum şi cel de al doilea avion al meu, *12b,* s-a dus după primul (2/?)! Acum, nu mai am avion personal, aşa că zbor şi eu pe ce găsesc disponibil şi fără stăpân, până ce voi găsi altul nou. între timp, aflăm că la Nikolaiev, loan Gheorghe l-a împuşcat cu un revolver „fără glonţ pe ţeavă" (dar avea) pe bietul Constantinopol!...

30 ianuarie. în fine, o misiune. Profităm de faptul că este senin şi că – datorită radiaţiei nocturne – pământul a îngheţat, şi ieşim în vânătoare liberă spre Novo-Ni- kolaievka. în cotul Niprului e ceaţă. Urcăm uşor, printre pâlcuri de nori cu aspect de bulgări uriaşi de zăpadă, dar nu trecem de 600 de metri, când văd, în stânga noastră, proiectile de ACA; anunţ la radio, virăm şi trecem la ei. în dreapta-sus apare un avion. îl semnalez şi manevrez ca să mă apropii, profitând de faptul că suntem în unghiul lui mort; fiind acoperiţi de aripile lui, nu ne poate vedea. Este un *Yak3,* îl recunosc după siluetă. Coechipierul lui a picat să atace la sol. Mă apropii, distanţa scade simţitor şi, când ajunge în bătaia armelor, deschid focul concomitent cu Bălan. Yuk-ul se răstoarnă, târând după el o trenă lungă de fum. Celălalt *Yak* 7 a fost doborât de celula Şerbănescu-Mucenica. Deşi cred că am contribuit simţitor la doborârea lui, nu ridic pretenţii şi este omologat de bunul şi foarte tânărul adjutant stagiar Bălan, care este un foarte bun coechipier. Din exemplul victoriilor de azi reiese temeinicia afirmaţiilor mele de acum câteva zile, când vorbeam de omogenitate, de sudură în patrulă sau măcar în celulă. Totodată, în acelaşi sector de front, au atacat şi *Henschel-uriie* noastre. E de prisos să spun că le-am făcut o impecabilă protecţie în zonă şi că locotenentul german Smaltz, care conduce patrula (e ofiţerul lor de legătură), a rămas entuziasmat. Totuşi, cred că am riscat mult, prea mult, în iadul acela de foc, virând printre *Henschel-uri* şi atacând şi noi pentru onoarea şi numai pentru onoarea grupului.

31 ianuarie. Suntem în cantonament, în pat. în camera mică, în care încap numai trei paturi, cu locotenentul Viorel lonescu – promoţie mai veche decât noi – şi cu „Chiţu" Gavriliu, lenevim, flecărind, pentru că, deşi este ora 08.00, nu am plecat la aerodrom. Terenul foarte

moale nu a îngheţat în noaptea asta din cauza plafonului acoperit. Dacă mă gândesc bine, aici, la Lepetika, unde suntem de la 10 ianuarie, nu e prea rău. Un sat de vreo 60 de case grupate pe două rânduri, de o parte şi de alta a unui lac, lat de circa 100 de metri şi lung cam de 1 000 de metri, trecerea făcându-se de la un şir de case la celălalt peste un fel de podeţ pe care Viorel o traversează greu (spune că ameţeşte pe puntea asta, care are o singură balustradă, pe partea dreaptă, şi care se cam mişcă în bătaia vântului). Acum, lacul este îngheţat, stratul de gheaţă este destul de gros – cam de 20 de centimetri –, aşa că se poată trece şi cu vehicule grele peste el. Aerodromul este improvizat cam la 400 de metri după ce trecem puntea. Casele din chirpici sunt mici, dar destul de călduroase. Ca să ajungem la camera noastră (odaia cea bună), trecem prin prima cameră în care stă *hazeai- ca* (gazda), cu cei trei plozi ai ei. Cum şedeam de vorbă în paturi, auzim zgomot de motoare. După cântecul lor, pe care acum îl recunoaştem foarte bine, sunt Ifa/c-uri. ACA-ul nostru începe să tragă. Rămân singur în cameră. Aşa cum sunt, în pijama, nu vreau să ies după „Chiţu” şi Viorel, care se precipită spre uşă. Din curiozitate, scot capul pe gemuleţul ferestrei noastre. Trece o formaţie de //-2-uri apărate de *Yak-uri,* să tot fi fost vreo 20-25 de bucăţi în total. Atacă aerodromul şi ACA-ul nostru (care, de fapt, e german) trage din toate gurile de foc. 17-2-urile, la rândul lor, varsă şi ele foc, fiecare pe patru guri, lăsân- du-ne cadou o ploaie de tuburi, trecând în zbor cam la 100 de metri şi picând în timpul tragerii pentru a ochi iar, cam

la 60 de metri aruncând şi bombe care, din cauza calibrului lor mic, nu provoacă stricăciuni mari la teren; aproape că nu au efect în pământul moale. Altele aruncă un fel de grenade. Căsuţa noastră se cutremură din cauza exploziilor. Spaţiul este străbătut de sute şi sute de proiectile. Cu capul în pervazul geamului privesc

spectacolul acesta feeric în sine, deşi moartea nevăzută pândeşte din sute şi sute de părţi. Avioanele atacatoare trec acum peste noi, jos, foarte jos, şi le pot distinge în trecerea lor fugară toate amănuntele. Un *11-2* este lovit în planul drept. Merge şerpuind uşor, de parcă lovitura nu-l costa prea mult. Un *Yak* pică încrucişându-se cu altele, ca o suveică, şi trece peste aerodrom, trăgând şi el rafală după rafală. Evită prin mobilitate, şerpuind mereu, traiectoriile artileriei antiaeriene şi trece neatins, în întrepătrunderea asta de avioane, care ţine câteva secunde bune, este de mirare că niciun avion nu este atins de ACA. 7/-2-urile se duc în razmot, dar Ka/c-urile, opt la număr, trec înapoi sfidător, în formaţie de luptă, cam la 2 000 de metri înălţime şi chiar la verticala aerodromului! De fapt, se pare că este o palmă serioasă pentru noi. Nu există nici cea mai mică posibilitate de intervenţie, din cauza stării terenului. Cu cauciucurile noastre foarte înguste nu putem decola; în plus, radiatoarele de ulei s-ar înfunda cu noroi, aşa că ne simţim scutiţi de ironia lor, îndrăzneaţă totuşi. însă nu aceeaşi este situaţia ACA-ului, care nu a reuşit să doboare nimic. De necrezut, rezultatul general al atacului este nul! Un singur avion a fost atins în plan. încolo, nimic, dar absolut nimic la noi! Mai încercaţi au fost cei de la asalt, care ocupă latura cealaltă a aerodromului, având avariate câteva avioane. Oricum, privită de la o fereastră, de pe poziţia spectatorului, pe care nimic nu-l atinge direct, reprezentaţia a fost extrem de interesantă. Cu astfel de rezultate ar putea să mai vină tovarăşii. Ceea ce ne bucură

este că cerul începe să se însenineze şi că la noapte s-ar putea să primim şi vizita escadrilelor de deranjament cu Po-2-uri sau un bombardament mai greu, cu *Boston-\iri* sau Pe-2-uri, şi faptul că suntem pe aerodrom şi că aseară au aruncat paraşute luminoase, dar ce mai contează în fond? Ce exemplu mai bun decât că Buda a intrat în pământ cu un *Henschel*

129, venind la Nikolaiev, pe o ceaţă care s-a lăsat până în pământ. Te poţi feri de soartă? Şi culmea ironiei, avea în fuselaj şi pe cel mai bun adjutant de la ei, pe Zăbavă... Şi când te gândeşti că de abia se logodise cu Viorica Teodorescu, de la Braşov, şi că tot eu aranjasem că ei să se cunoască, prin Cocuţa Burada. Nu ştiu ce să fac. Dacă aş fi laş, aş pleca în ţară – tot pleacă şase inşi –, profitând de bronşita zdravănă pe care o am, dar vreau să mai rămân pentru mai multe misiuni, fiindcă sunt clipe unice.

1 **februarie.** în urma figurii care ne-au făcut-o ruşii ieri şi profitând că terenul e îngheţat, ne ducem la aerodrom, la pândă. 0 patrulă aşteptam legaţi în avioane, cu servanţii pregătiţi sub plan, gata de a învârti la manivelele de pornire. M-am oferit pentru alarmă pentru că ştiu că trebuie să vină din ţară *Ju* 52-ul care îl aduce pe „Osca”. într-adevăr, /u-ul vine, Şenchea vine, ruşii vin. Nici nu am schimbat câteva cuvinte şi sunt silit să decolez val-vârtej, deoarece două La-uri atacă o patrulă care venea la aterizare cu trenurile scoase, jos de tot, pe pantă, gata să pună roţile! Ţâşnesc din locul în care sunt ca din praştie şi văd pe la capetele aripilor câţiva oameni, care lucrau pe aerodrom, ferindu-se îngroziţi, să nu dau peste ei, virez cu aripa aproape de pământ, „smulg” G-ul şi încerc să-i prind pe ruşi din urmă, dar ei dispar rapid în plafonul jos din care ieşiseră. Aşteptăm în patrulare, în zona aerodromului, aproape o oră, dar degeaba. Ruşii nu mai vin. E o plăcere să mă zbengui prin nori, la baza

plafonului, făcând puţină şcoală cu propriii mei coechipieri în lupta aeriană, încercând, pe celule, să ne prindem de spate. Intrăm în stratul compact de nori care, pe la 1 700 de metri, se închide 10/10 şi un givraj serios îmi acoperă parbrizul. Ieşim deasupra! La 2 200 de metri, este un senin fantastic, o frumuseţe, o splendoare! Păcat că blestemata asta de bronşită nu-mi dă pace!

2 **februarie.** Azi, chiar că nu se poate face nimic! Este prea moale terenul. Stăm în comandament analizând cu comandorul situaţia frontului. Se pare că se vor face schimbări în grup. Şerbănescu a plecat la Bucureşti, cu o misiune specială. S-ar putea să fie avansat la excepţional şi să i se dea comanda grupului. Nu-mi convine dintr-un singur punct de vedere: iarăşi îi va aduce pe cei din Grupul 7!... Dar, dacă mă gândesc bine, ce contează? După-masă, primim vizita unui bombardier. E urât, de parcă ar fi un vechi *Bloch* francez, poate e *Boston,* poate e altceva. Nu seamănă cu niciunul din carnetul de siluete pe care-l avem. ACA-ul îl ia în primire, dar scapă, intrând în nori şi dispare.

3 **februarie.** Situaţia în capul de pod devine foarte gravă. Se pare că singura cale ferată Nikopol-Apostolo- vo-Krivoi Rog va fi tăiată. Din cauza noroiului în care tanchetele se îngroapă până la caroserie, cele trei corpuri de armată germane rămân blocate acolo, în imposibilitate de mişcare, şi nici românii nu o duc mai bine. Pătrunderea de la nord a înaintat aşa de mult, încât riscă să atingă Niprul, şi nici aviaţia nu poate acţiona ca lumea în sprijinul tereştrilor,

din cauza terenurilor de aviaţie îmbibate de apă. Cred că de aceea s-a aprobat să ne mutăm la Nikolaiev. Cel puţin acolo am putea decola de pe pista sau de pe culoarele betonate ale pistei. De altfel, în seara asta, ordinul s-a şi dat pentru deplasarea de mâine dimineaţă şi vom putea pleca dacă solul va îngheţa la noapte, cum sperăm cu toţii. A câta mutare este, nici nu mai ştiu.

4 **februarie.** Nu a fost să fie. Deşi aseară terenul promitea să îngheţe, din cauza acoperirii mari, radiaţia nocturnă a fost slabă şi, deci, a fost cald. Cerul s-a acoperit de tot şi noroiul moale a rămas aşa cum era. Numai grupul de asalt poate pleca, cauciucurile lor fiind mult

5 mai groase (ca o copită de cămilă în nisipul deşertului), dar chiar şi ei pun un avion pilon[64]. A venit în grup, noul ofiţer de legătură german Neubek[65]. Este sublocotenent



Tecuci, primăvara anului 1944. Piloţi din Grupul 9 Vânătoare,
de la stânga: sublocotenenţii Tudor „Dido” Greceanu, Ion
Simionescu, Hariton Duşescu şi Mircea Şenchea, căpitanul Al.
Şerbănescu (comandantul grupului) şi locotenentul Ludwig
Neubock, ofiţerul de legătură cu eşalonul german.

---

64 A pune un avion *pilon,* adică accident care se întâmpla la aterizările pe teren noroios, avionul rămânând, practic, proptit cu botul în pământ şi cu coada în sus.

65 Ludwig Neubock, după toate probabilităţile.

de rezervă şi în viaţa civilă este comisar la poliţia criminalistică din Viena. Pare un tip hotărât şi, poate, până la urmă fiind austriac, ne va fi prieten. A făcut parte din grupul maiorului Rall, grup creditat cu 252 de victorii din *lotke* 52[66] şi – în paranteză fie spus – îl cunoaşte pe Lipfert, care are acum 75 de victorii omologate. Aşa zic şi eu piloţi! Bravo, prietene Lipfert!

6 **februarie.** Fapt divers: faţă de situaţia de până acum, a mai şi plouat azi-noapte. Nu am mai pomenit de când sunt o vreme aşa de mizerabiă! Pentru noi este de o sută de ori mai bine să fie frig. E un noroi, ceva de speriat! Nici maşinile cu şenile nu se mai pot mişca, dar celelalte? Şenila a săpat pe loc, la una dintre maşini, până ce s-a îngropat de tot, cu caroseria în pământ. în cotul Niprului, toţi avem un ghinion de pomină. Situaţia în capul de pod continuă să se agraveze, pătrunderea din nord aproape a atins Niprul şi se lărgeşte din ce în ce. Ai noştri erau acolo, încleiaţi în noroiul acesta lipicios, fără a se putea mişca. Ruşii acţionează cu din ce în ce mai multă cavalerie care, oricum, pe timpul acesta se poate mişca mai bine. Bronşita mea nu vrea deloc să cedeze, am slăbit grozav (sub 60 kg], dar încă nu renunţ.

7 **februarie.** Ordin de decolare, dar, pe un aşa teren, decolarea este foarte problematică. Datorită încrederii de care mă bucur la comanda grupului, sunt pus să încerc să decolez primul. O plecare penibilă, în care fiecare clipă te apropie

---

66 *lotke 52,* abreviat şi *JG 52,* în româneşte – Flotila 52 Vânătoare.

de accident. Reuşisem să-l desprind, eram decolat, dar motorul obosise grozav, temperaturile devenind îngrijorătoare. Decât să-l gripez, mai bine renunţ şi îl reaşez pe sol, întorcându-mă şi raportez că este aproape imposibil de decolat, riscurile fiind prea mari şi renunţ la „onoarea” care ar fi putut să mă coste. După câteva ore, încearcă alţii. Din zece tentative, cinci se accidentează şi cinci reuşesc să plece. Merită? Pe teren este haos, aşa că rămân să plec mâine. Nu ştiu de ce este puţină panică, deşi încă nu sunt motive. Şi cei din personalul tehnic de abia aştepta să ne vadă plecaţi, ca să poată să strângă totul în cunoscutul eşalon rulant şi

să o ştează şi ei. O patrulă de asalt, care decolase de pe Nikolaiev şi se întoarce din sector, ne aruncă o hartă cu situaţia frontului. Ruşii au ocupat Balşoia-Kostromka şi atacă pe Nipru. La ora actuală, cred că l-au atins în mai multe puncte, deci situaţia capului de pod este pecetluită şi asta numai şi numai din cauza timpului ăsta infect, care ţine cu ruşii. în satul acesta prăpădit, aici la Lepeti- ka, tuturor rusoaicelor le pare rău că plecăm. Recunosc cu toţii că românii s-au purtat întotdeauna bine. Dorm o noapte îmbrăcat. Nu mai am bagaje, deoarece le-am trimis încă de ieri, parte cu Set-ul (avionul propriu de legătură), parte cu M/?-ul *39. Hazeaica* noastră, care a lipsit două zile – a fost într-un sat vecin la un bazar –, este bucuroasă că nu am plecat şi că poate să-şi ia la revedere. Eu aş zice adio!

8 **februarie.** Timpul nu este cu mult schimbat, ba poate chiar mai rău, căci a început să bureze. Din nou primesc ordinul de decolare, primul dintre cei care au rămas. Cerul spre Nikolaiev este închis complet, parcă se uneşte cu pământul, totuşi plec. Am decolat destul de uşor, dar fără să văd nimic în faţă, din cauza picăturilor fine de ploaie care îmi făceau parbrizul opac. Desfac ambele gemuleţe laterale ale cabinei (şi pe stânga, şi pe dreapta), mai fac un tur, apoi pun cap-compas Nikolaiev. Drumul devine penibil, la un moment dat chiar critic, nu mai am nici zece metri înălţime şi, nevăzând nimic, risc să intru într-un turn de la morişţele de vânt generatoare, care sunt pe aici. De nenumărate ori am impulsul să mă întorc, dar

parcă mă îndârjesc în lupta asta cu natura şi nu vreau să abandonez. Este cel mai dur zbor pe care l-am făcut vreodată, în razmot fără vizibilitate, privind doar lateral pe o ferestruică, şi dacă nu am fost de zeci de ori lângă accident, nu am fost niciodată. Poate nu mă întorc şi pentru că orice aterizaj pe Lepetika înseamnă

capotaj, şi cum nici nu sunt sigur dacă în condiţiile actuale aş mai fi găsit terenul, plec înainte! Mai mult orbecăind prin mizeria asta de timp, după ceas ar fi trebuit să ajung. Trec la 50 de metri lateral de aerodrom şi ies pe liman. Virez la 180 de grade şi de abia acum zăresc o rachetă trasă de starter. Aterizez penibil, dar mulţumesc de 100 de ori Domnului că, trecând prin Iad, am scăpat. Poate fi considerat drumul acesta cea mai grea misiune de până acum. Aflu aici că şi partea sudică a capului de pod a fost lichidată. Partea nordică mai rezistă repliată pe Nikopol, dar este complet încercuită. De fapt, este o pungă cu spatele spre fluviu. Astăzi, de pe teren, *Heinkel-uriie* 111 decolează fără bombe, paraşutând în încercuire, de la foarte joasă înălţime, la vedere, muniţie şi alimente. Situaţia de la Nikopol a devenit tragică. Am impresia că, la scară mai mică, se reeditează un nou Stalingrad. Ieri, în clipele grele în care, din noroi, neputincioşi, nu ne puteam dezlipi, am primit de ziua numelui urarea caldă a Ştefaniei. Bună Ştefania, urarea ta a fost ca o mână rece pe o frunte înfierbântată de febră, nu uit că eşti prima care te-ai gândit şi nu uit că în gând ai pus suflet.

8-10 februarie. Nikolaiev... Departe de front şi de coşmarul de până acum, timp mizerabil. M-am instalat în vechea mea cameră, care mă mai găzduise odată. La cap mă străjuieşte o Diană modernă, tăiată din nu ştiu ce revistă, iar alături zâmbeşte Brigitte Horney[67], cu ochii ei mari, luminoşi şi serioşi.

67 Brigitte Horney (1911-1988), actriţă germană de

Stau mai mult în cantonament, vreau să profit ca să mă refac repede. Am fost şi la spitalul german, unde am făcut o radiografie pulmonară. Nu au găsit nimic grav, deşi mă jenează plămânul drept.

teatru şi film, a jucat de regulă în roluri de femeie puternică. Din 1953, a dobândit cetăţenie americană.

Dar ceea ce este mai interesant este că se adevereşte că grupul schimbă de structură, indiscutabil că se va întări, dar, practic, nu mai este Grupul 9 (Borcescu). Pleacă şi căpitanul Bozero de la comanda escadrilei, şi comandor Ştefănescu de la comanda grupului, şi mulţi alţii. înainte de a comenta ceva însă aşteptăm desfăşurarea evenimentelor. Probabil că mâine vor sosi din ţară întăriri de la Grupul 7. Situaţia frontului este aproape neschimbată. Un contraatac german progresează penibil spre Kos- tromka-Apostolovo.

11-12 februarie. în fine, prin venirea lui Şerbă- nescu de la Bucureşti s-au clarificat lucrurile. Sub comanda lui, 32 de piloţi dintre cei buni şi foarte buni – 18 ai noştri, 11 de la Grupul 7 şi 3 de la Escadrila 53 – formează o unitate de elită cum, într-adevăr, nu mai este alta şi care se cheamă Grupul 9 Vânătoare. Este o măsură bună, care pune capăt unei stări de lucruri care nu mai putea dura. La zbor ies într-o însoţire de *Hen- schel-wi* la nord de Balşoia-Lepetika, unde ruşii au trecut Niprul. Nu mă simt prea bine în avion şi nu ştiu de ce, poate că nu mai am încredere în motor (către 100 de ore, câte are acum, merge foarte lin, ca în vis, dar noi ştim că acum este gata să-şi dea duhul şi să scoată o bielă prin carter), poate mi-a mai scăzut din „eroism”, poate pentru că sunt încă destul de slab şi tuşea asta seacă nu mai încetează, sau poate toate la un loc. Zburăm destul de sus, suntem trei avioane, cap fiind Şerbănescu, care e pus pe fapte mari. Răscolim insistent sectorul, dar nu găsim nimic. De fapt,

asta a fost un fel de punere în temă cu situaţia generală. Şi acum, ceva de ordin strict personal. Cu ocazia zilei de 5 februarie, zi în care împlinesc 25 de ani, un sfert de veac deci, am primit de acasă, între altele, un mic album pictat de Luli Sturdza, în care, pe scurt, după indicaţiile sorei mele Ica (Julia), sunt repre-



Ica, sora „Fachirulu

zentate toate poznele pe care le-am făcut în copilărie, începând cu cele mai îndepărtate, când eram convins că o să-mi fac aripi şi o să pot să zbor, şi sfârşind cu visul meu războinic de acum cu Sonii, Tanii, Vere, Liube etc. Drept să spun, m-au încântat imaginile recapitulative ale atâtor iluzii. A spune bucurie este prea puţin. A fost un prilej ca, stând cu ele în faţă, să fac să-mi treacă prin minte, depănate ca pe un fir nevăzut, toate isprăvile de care şi acum sunt mândru, dar toate acestea nu au decât o umilă valoare strict, strict personală.

13 februarie. 0 însoţire cu *Henschel-uh* tot pe Nipru, pâlcuri de nori joşi, la 200 de metri, apoi senin până pe la 4 000 de metri, unde e iarăşi un plafon discontinuu şi iar senin până la Dumnezeu. Ieşim cinci avioane cu trei sublocotenenţi: Gavriliu, Şenchea şi eu. Cu ochii în patru, cercetăm zările, cerul la ruşi e de un albastru adânc aproape nefiresc, ireal, de basm. Zburăm pe la 2 500 de metri cu variaţii în înălţime şi mai sus, şi mai jos, în zona punctului de întâlnire. în fine, sosesc şi *Henschel-urile,* pe care le găsim foarte jos, pe sub plafonul de la 200 de metri, şi le conducem în sector. De la înălţimea la care suntem se vede foarte bine pământul răscolit de obuze; numai gropi negre se cască peste tot. Executăm un carusel fantastic, întrepătrunzându-ne cu *Henschel-uri\ e.* I-am surprins pe ruşi (trupa) în plin câmp şi

fără adăposturi, şi asaltul bombardează cu bombe de calibru mic şi mitraliază, insistând de ni se urăşte nouă, cărora nu ne prea place zona. însă nici ruşii nu se lasă intimidaţi şi, culcaţi cu feţele în sus, trag cu toate armele. La aterizare, Mircea descoperă o gaură de proiectil care îi perforase

fuzelajul lateral între el şi rezervorul de benzină. Numai acolo a putut fi invulnerabil. Zece centimetri mai în faţă sau mai în spate şi aventura îi putea fi fatală! La întoarcerea noastră din misiune, se procedează la schimbarea comenzii grupului. Pleacă „îngeraşul”, comandorul av. Niculae Ştefănescu. într-un fel, îmi pare rău, începusem să mă ataşez de el şi era omul care poate mă preţuia cel mai mult, mi-a dovedit-o în atâtea ocazii. îl privesc azi, slăbuţ şi vânăt de frig, cum primea mulţumirile generalului pentru felul în care... etc., etc... La minister, Flota a 4-a germană, printr-un raport, comunică [în secret, bineînţeles) faptul că, sub comanda lui, Grupul 9 este în regres (ceea ce nu e adevărat). A muncit pentru grup cu pricepere şi pasiune şi l-a comandat bine, dar împrejurările în care grupul a fost silit să lucreze sub comanda Iui au fost defavorabile şi nemţii nu-i puteau uita faptul că nici el, aşa cum comandase şi Negrescu, nu zbura efectiv. Omul a pus mult suflet, dar ce să mă mai mir? Am învăţat să nu mă mai mir de foarte multe lucruri; au plecat şi căpitanul Teodoru, şi căpitanul Popleşanu. De fapt, căpitanii – ca şi Bozero – erau ţinuţi pentru îndeplinirea stagiului pe front. La zbor contau mai puţin, dar aproape un an de zile am trăit zi de zi împreună şi asta nu înseamnă puţin lucru, mai ales cu firea mea păcătoasă, care se ataşează uşor. Parcă îmi pare rău pentru ei. Ieri, a plecat şi podoaba de Viorel, încă un căpitan. între timp, Şerbănescu mă ia coechipier într-o vânătoare liberă tot la Kostromka. Satul fumegă, câteva case ard cu flăcări, satele mai mici de prin

împrejur sunt nişte ruine care încă mai păstrează urmele incendiilor care le-au mistuit. în cotul Niprului văd o mare cruce albă şi, de jur-împrejur, puncte albe rotunde. Este poligonul unde *Heinkel-urile* aruncă containerele paraşutate (noi le zicem bombe) şi care conţin alimente şi muniţie, pentru cei încercuiţi şi blocaţi de noroi. Cobor mai mult, se văd

tancuri şi maşini, vântul care bate cu furie de ieri a uscat enorm terenul. De n-ar ploua însă din nou. La întoarcere, trecem în razmot peste Lepetika. Pe aerodrom mai sunt încă vreo câteva avioane germane, chiar şi acum am mai fi putut să stăm acolo. A doua zi după ce am plecat, au făcut ruşii un atac la sol în forţă, dar cred că au fost dezamăgiţi de ce au găsit pe teren. Ca încheiere pentru azi, adjutantul stagiar Iosif Moraru, sub noua comandă, a deschis pagina doborând un *Yak.*

18 februarie. Iar a trecut un interval de timp în care nu am putut face nimic, cu toată bunăvoinţa. Chiar şi Grupul 9 trebuie să renunţe la zbor şi să rămână în cantonament; şi zic cu mândrie, chiar şi Grupul 9, pentru că, într-adevăr, suntem un grup de excepţie. Datorită faptului că piloţii – de bine, de rău – sunt aleşi unul şi unul, şi datorită faptului că este comandat de căpitanul Şerbănescu, suntem oarecum, ca să zic aşa, pri- vilegiaţi, suntem răsfăţaţi de toţi. Generalul Emanoil Ionescu, comandantul Corpului Aerian, a luat masa cu noi şi a venit cu propunerea ca grupul să fie botezat de comandantul Flotei a 4-a germane, generalul DeEloch[68]. Speră dânsul



Otto

68 Otto Deßloch [1889-1977], general din *Luftwaffe* provenit din artileria antiaeriană, în al Doilea Război Mondial, Cavaler al Crucii de Fier cu Frunze de Stejar. După prăbuşirea Frontului de Est, a fost mutat în Vest,

ca la această ceremonie, care va avea loc în curând, să participe şi domnul general Jienescu, ministrul Aerului şi, de ce nu, şi domnul mareşal Antonescu, fapt

la comanda *Luftflotte 3.* A fost internat într-un lagăr de pizonier al Aliaţilor până în 1948.

pentru care se va bate o insignă pentru grup. Dar toate acestea deocamdată sunt numai proiecte. în altă ordine de idei, astăzi este ziua mea (stil nou), zi care înseamnă o pagină întoarsă peste primul sfert de veac al vieţii, 25 de ani. Mi se pare că a trecut cam mult faţă de ceea ce am realizat până acum. De ziua mea, am primit o placă de patefon de la prietenii mei ruşi, Paula şi Paul Zaharof. Este vorba despre o romanţă ţigănească, interpretată de o mare cântăreaţă rusoaică, la ei fiind la mare cinste placa aceasta. într-adevăr, este deosebit de frumoasă şi, de altfel, este singura atenţie care vine pe pământ străin, de la străini, şi am apreciat-o aşa cum se cuvine faţă de un cetăţean rus care, la rândul lui, apreciază aşa cum se cuvine votca pe care i-am făcut-o cadou.

20 februarie. A nins, mai bine-zis a viscolit, reuşind să pună şi puţină zăpadă. Norii sunt parcă mai luminoşi, aşa că mergem la aerodrom. Ies cu Mircea în prima misiune a zilei. Vizibilitate nu prea bună. Mergem spre capul de pod rusesc de la Leontievka-Gavrilovka-Şiroka-ia Balta. Sunt trei sate dincoace de Nipru, aşezate între nişte văgăuni, unde ruşii au reuşit să treacă Niprul, stabilind un cap de pod. Aici atacă *Henschel-uri\|e* noastre şi aici suntem chemaţi să intervenim. Zburând numai după busolă, ieşim puţin mai la sud. De abia intraţi în capul de pod, şi dăm peste *Henschel-urV.* Se învolburau acolo, atacând la foarte mică înălţime, cu tunurile şi mitralierele lor. Sub noi, la 100-150 de metri, se desfăşoară câmpul de luptă. Ici şi colo explodează obuze. Găurile lor

negre se deschid pe fondul alb imaculat ca nişte caverne. O grupă germană, îmbrăcată în costume albe, de camuflaj, a plecat la atac. Se desfăşoară în trăgători şi înaintează în salturi. La ruşi se văd amplasamente cu doi-trei oameni, toţi stau ţintuiţi la pământ. Sunt susţinuţi de artileria de dincolo de Nipru. Mai încolo un

tanc, care mi se pare uriaş, a adormit probabil pentru totdeauna. Nu-mi vine să cred că tot ce se desprinde din fondul acesta alb cheamă la moarte şi la nimicire. Deşi vrăjit de aspectele fugare care se schimbă cu repeziciune sub noi, nu pierd o clipă supravegherea cerului, dar Mircea este cel care anunţă primul prin radio: „Avioane inamice în stânga şi mai jos”. Văd doar două //-uri şi în dreapta sus un *Yak,* spre care urc cu coechipierul, dar Kafc-ul – sau mai bine zis Yczk-urile, căci erau mai multe –, probabil în însoţirea asaltului, nu au de gând să atace şi trag în sus, dispărând în nori. între timp, Mircea şi coechipierul lui angajează //-2-urile din faţă. Vizibilitatea proastă, faptul că trecusem la ei în limita de benzină la sfârşitul misiunii ne-au făcut să ne mărginim la un simplu schimb de rafale, gonindu-i din zonă şi trecând la a doua parte a misiunii noastre şi anume descoperirea şi survolarea unui teren de lucru din prima linie ocupat de /u-uri *52* germane, care cărau alimente şi muniţii. Fiind aşezat mult prea aproape de linia frontului, este atacat foarte des de ruşi. Reuşim să-l găsim lângă Ivanovka, un sat mititel şi prăpădit la sud de Kostromka. Tocmai aterizau trei Ju-uri şi trecem legănând din planuri ca să le dăm curaj celor de jos, apoi plecăm grăbiţi spre casă, cu becurile roşii avertizoare aprinse demult. Mircea merge mai la stânga drumului normal faţă de busola mea. îl las, pun cap compas 240 şi aştept să apară Inguleţul. Şi mergi, şi mergi, şi Inguleţul nicăieri. La un moment dat, mi-a trecut prin cap că m-am rătăcit şi că, punând indicatorul busolei greşit, merg spre ruşi. De fapt, mergeam foarte

bine, dar mi se părea că timpul trece încet. La un moment dat, am impresia că trec peste trupe ruseşti. Zburam jos de tot, la 15-20 de metri, când am văzut maşini şi un tun tras de cai, precum şi trupe de infanterie îmbrăcate în cenuşiu-kaki. în fond, asta se petrecea nu prea departe de linia frontului, aşa că s-ar fi putut să fie vreo pătrundere. Becul roşu e aprins cam demult, cred, că mai am mai mult de cinci minute benzină. în dreapta se vede un fum serios, cum de obicei este pe linia frontului sau la foarte mică apropiere de el. încă o dată miau venit în minte Penescu şi coechipierul lui, Hlusac, care, rătăcindu-se şi având busola pusă invers, pe un tip la care estul şi vestul erau la fel, s-au tot dus spre ruşi până ce, nemaiavând benzină, au dat de un aerodrom în interior pe care au aterizat şi au venit peste câţiva ani acasă. Totuşi, între crâmpeie de gândire, mă uit cu încredere, aproape cu încăpăţânare, la busolă şi merg înainte. Cum era natural, am ieşit perfect pe Nikolaiev după o uşoară întârziere care îmi crease sentimentul de nelinişte. 0 lecţie în plus pentru răbdare şi încredere. Nu mai spun că acei vreo 70 km făcuţi cu becul roşu aprins, dovedind că benzina e pe ducă, îţi dau o senzaţie foarte neplăcută, care te face să nici nu mai priveşti în cabină, îmi ziceam că dacă mă lasă motorul, nu e nimic, Rusia e un mare aerodrom, dar să nu ştiu şi să nu văd când. Nu-mi place agonia lentă. Aterizez cu bine şi, după câteva minute (trei-patru), vine şi Mircea. La sol, observ că, din încăierarea cu ruşii, primisem un proiectil care mi-a găurit o pală a elicei. De Mircea nu ştiu ce să mai zic. De când a venit din

concediu, are noroc sau are ghinion; în două misiuni a fost lovit de două ori. 0 celulă germană de la Flotila 52, care e cu noi pe teren, formată dintr-un sublocotenent[69] şi un subofiţer, au găsit în zonă un *Boston.* Sublocotenentul a atacat şi a fost lovit, subofiţerul a continuat atacul şi a doborât *Boston-u*. în drum spre casă, cum mergeau amândoi în celulă, subofiţerul a făcut explozie şi s-a prăbuşit. Cum se explică oare, nu pot să-mi dau seama! în zonă, am uitat să amintesc, era un *llenschel* aterizat pe burtă. Era din misiunile dinainte, pentru că era uşor troienit în zăpadă. îmi aduc aminte de un articol din „Aripi Româneşti”, unde era vorba despre avionul lui Titus Fiorescu[70], de multe ori, când zburam în sector, treceam peste avionul „omului cu suflet de aur” (Fiorescu) care, epavă rău prevestitoare, şedea singuratic în imensitatea câmpului îngheţat.

---

69 De fapt, un locotenent *(Leutnant),* gradul de sublocotenent neexistând în armata germană, ca de altfel nici în cea sovietică.

70 în numărul 50/25 octombrie 1943, al revistei „Aripi Româneşti”, a apărut articolul *Suflet de aur,* dedicat sublocotenentului aviator Titus Fiorescu, pe care comandantul său, căpitanul Alexandru Şerbănescu, îl caracteriza astfel: „Era cel mai bun dintre noi, un caracter de elită, un suflet de aur, un om şi jumătate.” Sublocotenentul Fiorescu a aterizat forţat în teritoriul inamic la 14 ianuarie 1942 şi, în final, a fost capturat de către sovietici, împreună cu colegul său de celulă, adjutantul loan Mucenica, atacase de paisprezece ori o lungă coloană de trupe sovietice. După şase ani de prizonierat, s-a întors în ţară. Bolnav de tuberculoză, a murit la scurt timp.

21 februarie. în seara asta, Lily, vreau să stau de vorbă cu tine deschis, ca de la suflet la suflet. Mă doare amărăciunea pe care o pui în scrisori. Picuri, picuri se strecoară printre rânduri şi ne înrăieşte pe amândoi. Nu trebuie să dai înapoi ceea ce ai primit, deoarece cât de cât ai primit ceva şi acest ceva a fost dezinteresat, a plecat de la inimă la inimă, simţit, fără vorbă. Dacă va fi să nu fie nimic, păstrez toate clipele senine petrecute împreună în care am cimentat prietenia noastră adâncă pe care o voiam să se ridice dincolo de sex. Poate că e vina mea că nu am ştiut să canalizez tot ceea ce venea de la tine pe alte făgaşuri decât acelea către care tindeau să meargă. în esenţă, nu vreau să mă iubeşti aşa cum înţelegi tu. Sau dacă vreau să mă iubeşti, nu vreau să o arăţi, după cum nici eu nu am vrut să arăt acest sentiment. Totul însă a fost în zadar, n-am putut să ne ridicăm deasupra condiţiei noastre de oameni şi, astfel, un vis dintre cele mai frumoase, indiferent ce gândeşte Sorana sau Mircea Basarab, va trebui să se sfârşească. Tu însă nu vei şti asta niciodată. Te las, Lily.

23 februarie. Vânătoare liberă. Faptul că facem parte din Grupul 9 Vânătoare şi că, deci, trebuie să do- borâm, a devenit o obsesie. Nimic nu ne împiedică să ieşim în zbor. De pildă azi, ofiţerul german de legătură ne sfătuieşte să nu trimitem decât o celulă sondă meteo în sector. îi răspundem că deja avem avioane decolate.

- Câte?
- *Nur secs.*
- *Oh, mein Got! Six machinen?* (0, Doamne!

Şase aparate?*, în 1b. rom.]*

Ies şi eu cu Şerbănescu într-o misiune. Dacă nu pot ieşi /u-urile *88,* mă ia în aceiaşi patrulă de vânătoare liberă. Numai timp de vânătoare nu e azi. Plafon 250, pe alocuri 300 metri, cu ninsoare trecătoare şi pâclă. O vizibilitate foarte proastă. în capul de pod cum era de aşteptat nu găsim nimic (Lepetika-Şirokaia Balta). Zburăm de-alungul frontului jos, foarte jos, la 15-20 de metri, să găsim măcar //-2-uri. Suntem deasupra Kostromkăi. Din satul frumos de acum câteva zile nu au mai rămas decât nişte ruine fumegânde. De două ori. De două ori a fost trecut din mână în mână numai în ultimele zile. Nu mai este nicio casă întreagă. Pe străzi, carcase de maşini arse, căruţe rupte şi foarte multe gropi de obuze peste tot locul. Ieşim pe liziera de nord. Aici sunt ruşii, deodată simt ceva nenatural la avion. Motorul merge aşa ca în vis, fără cea mai mică trepidaţie, dar cu o senzaţie de fâlfâială a elicei. îmi arunc ochii la turaţie şi mă trec sudorile: 2 600 ture fără să fi mişcat maneta din locul ei, unde e bine strânsă de rozeta de blocaj şi, totuşi, avionul nu mai are tracţiune, viteza scade simţitor şi se înmoaie comenzile. Reduc instantaneu motorul, viteza scade şi mai mult şi, ceea ce este mai rău, încep să mă zăpăcesc. Anunţ la radio că m-a lăsat motorul, controlez contactele febril şi, ca un fulger, îmi trece prin minte: automatul elicei e defect. Coechipierul meu se leagănă lângă mine în limita de viteză, curios şi îngrijorat; auzise mesajul şi aştepta aterizarea forţată. Trec rapid pasul elicei pe „hand”, dau manual comanda pasului şi acele de la ceasul indicator încep să se

mişte către ora 11.30. Repun uşor motorul, cred că sunt la 8-10 metri de pământ şi răsuflu uşurat, însă cu broboane mari de sudoare pe frunte, căci viteza creşte, trag uşor de manşă şi iau înălţime. Nu-mi vine să cred că am scăpat, virez uşor şi iată-ne din nou în liniile noastre. Pe dibuite, cu pasul pe manual, ajung acasă. Uneori şi emoţiile acestea sunt bune la ceva faţă de bucuria care le urmează. în fond, chestia asta a durat, cred, nici un minut, dar mie mi s-a părut foarte, foarte mult. în altă ordine de idei, Krivoi Rogul a fost evacuat şi cedat. Este ocupat de ruşi. Unde vom ajunge cu retragerile acestea „strategice”?

25 februarie. Parcă s-au înţeles ruşii să ne facă în necaz. Nu vor să iasă în sector şi pace; de fapt, nu vor să iasă când mă duc eu, pentru că alte patrule i-au întâlnit. Spre Krivoi Rog, pe Inguleţ în sus, „Chiţu” şi cu Bălan, în însoţire de *Hensch*e/-uri, întâlnesc nouă *11-2-* uri cu două Yh/c-uri. Asaltul rusesc, după modelul luat de la *Stukas,* intră în carusel ca să se apere unul pe altul şi ai noştri, trăgând numai pe tangentă, nu reuşesc să doboare. Bălan afirmă totuşi că unul dintre //-2-uri a fost silit să aterizeze pe burtă, prinzând însă liniile lor. La scurt interval, o celulă germană de la 52 atacă aceeaşi formaţie şi mai doboară unul. Colea Naghirneac întâlneşte un *Pe-2*[71] (bombardier), dar îl scapă după ce i-a avariat unul din planuri. Şi eu cu Şerbănescu înotăm după o recunoaştere pe la 7

71 *Pe-2 (Petliakov 2,* după numele constructorului Vladimir Al. Petliakov), avion de bombardament sovietic, bimotor, monoplan, cu derivă dublă.

000 de metri fără oxigen, dar şi ruşii au Dumnezeul lor care îi scapă, adăpostin- du-i în plafonul compact. Este pentru prima oară când zbor mai sus fără masca de oxigen (care era defectă). O somnolenţă plăcută mă cuprinde, o moleşeală generală, parcă aş fi vrut să dorm. Periculoasă figura, pentru că îmi aduc aminte că aşa a murit adjutantul Firimide. I-a venit rău, pierzându-şi cunoştinţa, s-a angajat în picaj şi, din cauza vitezei excesive, i-au sărit aripile. Ghinionist a fost şi Mircea care, într-o însoţire a unui *Fw* de recunoaştere german, a fost atacat de şase *Airacobra,* pierzându-şi coechipierul, pe adjutantul Vladimir Botnar. Desăvârşit camarad şi un bun pilot, din escadrila mea 48, care, la ora 11.10, a fost doborât la ruşi cam la 15-20 km în interior, în faţa Chersonului. Am aflat asta înainte de a se întoarce Mircea din misiune, primind un telefon de la nemţi pe la 11.20, în care spuneau că posturile germane de pândă radio *Adler,* din prima linie, au prins un mesaj prin care un maior rus, de la un post de pândă terestră, felicita pilotul rus care, la 11.10, a doborât un *Me 109G* din însoţirea de Fw-uri. Este de admirat iuţeala transmisiei informaţiilor. Botnar este al doilea pilot pe care îl pierde grupul, primul fiind bietul Pomuţ. Dar mai păstrez în inimă, ca şi pentru bietul Puiu Mureşan, un pic de speranţă, mai mult o dorinţă, că ne vom mai întâlni cu ei când va fi pace, întorşi din prizonierat.

20 februarie. O zi cu adevărat frumoasă. Azi, am primit şi o scrisoare de acasă, aşa că am toate motivele

să fiu bucuros. Ies cam mult în sector pentru halul de slăbiciune în care mă găsesc. întâi o vânătoare liberă în care, măturând tot sectorul, periat insistent la diferite înălţimi, nu găsim nimic. Cea de a doua, o însoţire de *Iu 88.* în sfârşit, şi prietenii de la *Ju,* profitând de timpul bun, încep să iasă iarăşi în misiuni. Cu 12 avioane au bombardat capul de pod de la Şirokaia-Balta. De sus, de la înălţimea de la care privim, efectul pare să fie bun. Le-am făcut o protecţie strânsă, dar nu am avut întâlniri cu vânătorii ruşi. Cea mai interesantă dintre misiuni a fost cea de a treia, tot o vânătoare liberă, cu Şerbănescu. Am ieşit cinci avioane. 0 patrulă românească la care s-a ataşat şi un subofiţer german de legătură. Peste Krivoi Rog, la 5 000 de metri, am trecut liniile, găsind şase *Yak*uri. Spre ghinionul lor, dacă se poate spune aşa, numai două au angajat lupta. Primul atac îl face Şerbănescu, printr-o răsturnare. Manevra nu reuşeşte, *Yak-u* degajează uşor dreapta, eu, care eram dreapta şi mai sus, nu am avut decât să pic virat şi, în mai jpuţin de 30 de secunde, printr-o singură rafală scurtă, l-am incendiat. Sar bucăţi din plan, fum şi flăcări rămân în urma lui. Am tras calm, foarte de aproape, sub 60 de metri, apoi am degajat stânga-sus, spre soare. După câteva viraje, îi găsec pe Şerbănescu şi pe neamţ. Continuăm urcarea în uşoare şerpuiri şi dăm de al doilea *Yak.* După cum zboară – în linie dreaptă, fără a bănui nimic –, trebuie că este un începător. Şerbănescu, tot de aproape, deschide focul şi istoria se repetă. Două victorii în mai puţin de două minute. Ambele avioane cad la NE de Krivoi Rog, la ei, cam la 15 km în interior.

Totuşi, deşi ziua e fericită, am avut şi o supărare, căci coechipierul meu, adjutantul stagiar Eco- nomu, m-a pierdut după degajarea în soare, s-a rătăcit şi a aterizat forţat pe lângă Odessa. Păcat, se terminase ziua cu o umbră pentru că nu ştiam nimic de el până ce am primit telefonul care ne-a liniştit.

27 februarie. La ora 8.30, avem întâlnire la 4 500 metri, la Novîi Buh (Novi Bug), cu /u-urile *88.* Sunt 13 bucăţi, foarte punctuale, şi nu am avut de aşteptat, sosind aproape concomitent. împreună, ne-am îndreptat spre Krivoi Rog. Observ un fenomen care, totuşi, îmi pare curios. Zborul la mare înălţime, către 6 000 de metri, chiar cu mască de oxigen pe faţă, îmi provoacă neplăceri. întâi, senzaţia aceea de nemişcare, în care nu mai simţi corpul şi în care numai spiritul mai pare treaz, apoi uşoara înceţoşare a ochilor şi o oarecare indiferenţă generală chiar în prezenţa avioanelor inamice. Este o pâclă infectă şi, după aruncarea bombelor, pe drumul de întoarcere, le-am părăsit destul de repede, după ce am şi orbecăit puţin pe la Cherson, am ajuns acasă ca de obicei, în completa limită de benzină, gatagata să aterizez forţat, ca Economu. Ce e interesant, am remarcat că s-a lărgit capul de pod încât, practic, nici nu mai e cap de pod, făcând legătura cu cei de la Kostromka şi scurtând astfel remarcabil linia frontului. Şi altceva, de data asta de ordin personal: Paula mă iubeşte, tare, adânc, ca o rusoaică. Sunt capabile de înspăimântătoare intensităţi de simţire fiinţele acestea, poate rasa slavă sau poate individualităţi de excepţie. în orice caz, este o transpunere plăcută în cu totul alt plan decât clipele de încordare zilnică. Azi-noapte, ne-au vizitat de câteva ori prietenii cu bombardamentul. Au venit sus şi trăgea antiaeriana grea, de 88, de se scuturau zidurile mai tare ca de bombele care au căzut. Găsesc timp să-i răspund şi lui Valy (cumnata lui Ţurcanu), la Chişinău, pentru că a fost drăguţă

şi nu m-a uitat, trimiţându-mi mărţişorul atât de frumos, lucrat de mâna ei.

4 martie. Au venit şi babele, şi nopţile tăcerii, şi timpul tot nu vrea să se facă frumos. Am o stare ca de furie. Nu mai pot dormi bine, simt nevoia de a mă bate, de a

sfărâma, de a dărâma, de a muşca din alt avion. Vreau să privesc cu ochii aceia calmi, măriţi şi uneori nemiloşi. De abia reuşesc să iau o misiune de recunoaştere sondă. După câte ştim de la „informaţii”, frontul s-a stabilit temporar pe Inguleţ. Plec cu un coechipier valoros, cu Tiberiu Vinca, de curând reîntors din ţară. Merităm încrederea căpitanului pentru că, din 100 de motive, este o misiune grea, întâi, decolarea şi aterizarea pe pista îngustă şi cu obstacole mari pe o parte, apoi vremea care pune mereu mari probleme pentru orientare. Plec cu un dor nebun de a întâlni şi de a lupta, de a simţi în cabină mirosul acela de fum înecăcios inconfundabil pe care îl dau tunul şi mitralierele în timpul tragerii ţcordiţă) şi care, ca un parfum plăcut, mi-a devenit un al doilea aer de respirat. Urcăm pe Ing spre Krivoi Rog, zburăm jos, pentru că plafonul nu trece de 200 de metri. Deodată, într-o viroagă, dăm de ruşi. Urcau pe firul ei ciorchine, târând şi câteva tunuri. Sunt mulţi şi foarte, foarte îngrămădiţi. Zburăm doar la câţiva metri deasupra lor, sar îngroziţi în laturi, de parcă ar vedea chiar moartea. Mâna mea însă, curios, nu vrea să apese pe trăgaci, ceva din străfundurile sufletului meu mă reţine, poate că trădez o cauză. Dar nu trădez omenia. Singura mea scuză în clipele acelea este că sunt luptător aerian şi că nu trebuie să strivesc viermii aceia trudiţi care îndură cumplita mizerie oarbă a vieţii de pe jos, din noroi. Mai



Tiberiu

departe, mai sus, în dreptul lui Sirokoe, atacă *Fw 1*90-urile. Sunt, poate, peste 40 de avioane, care se lasă într-un carusel al morţii peste prăpădiţii de infanterişti. De altfel, asta este acum meseria lor, nu mai sunt vânători ci asaltişti. Când le-am văzut, de departe, am avut o strângere de inimă şi am

clătinat din planuri pentru Vinca, crezând că sunt La-uri, în semn de atenţie... primejdie. Urc şi virez spre ei, când mă apropii, mă lămuresc; continui virajul, trecând din nou peste ruşi, şi mă întorc. Este inutil să merg până la Krivoi Rog, de la ei vine vremea rea şi nu e probabil să întâlnim ceva. Pe Inguleţ, la trecerea căii ferate de la Apos- tolovo, plafonul devine zero, suntem cu burta pe pământ şi virăm penibil pentru întoarcere, căci din ceaţa asta, care te cuprinde cu mii de braţe, te pândeşte moartea cu ochii sticlind. Suntem pe tărâmul ei. Nu vreau să bravez şi renunţ în încercarea de a trece pe Nipru. Cu Vinca lipit de mine plecăm acasă. De altfel, asta a fost şi prima, şi ultima misiune a grupului pe ziua de azi. Din cauza condiţiilor grele de zbor, nemţii rup la teren trei avioane. Un *Fw,* un G-u şi un *Henschel,* din toate câte ceva. Ăsta zic şi eu randament!

Aseară, am fost la Teatru Mare: un program de variete destul de drăguţ. Joacă şi Nina doctorului; bietele fete fac de toate pentru mâncare, se descurcă greu artistele. Sunt de-a dreptul flămânde şi le mai ajutăm şi noi cum putem. Câştigă foarte puţin, cam 15 *R.K.K.S.*[72]*,* cele mai bune dintre ele, dar celelalte, care fac figuraţie sau au roluri mici, nici atât.

5-7 martie. Aceste zile se remarcă mai ales prin activitatea „de seară”, începută ieri cu spectacolul *Ţigan- ski Baron* (unde apare Mia), pe 5 cu *Veselaia Vadu* şi, ca să le răsplătim, pe 6

72 Monedă germană specială, egală ca valoare cu marca metropolitană, dar care nu circula decât pe front şi în teritoriile ocupate; marca de război.

am dat o masă la care am invitat şi generalul, artistele şi comanda asaltului cu câţiva băieţi. Ce s-a mai dus vestea! Ca o surpriză pentru noi, în concursul artistic de la *Balşoi* a fost o reprezentaţie spe-

cială, cu 20 de numere, dans clasic şi acrobatic, ţigani, program spaniol, ucrainian, finlandez, comici, muzică, echilibristică etc. Aviatorii sunt la mare cinste. De abia la 4 dimineaţa am plecat acasă. Sus, în cantonament, lângă patul meu, pe o pătură, jos, dormea Colea. în sfârşit, suntem chit faţă de Zaporoje. Şi astă seară, tot la Teatrul Mare, se joacă *Dragoste de ţigan.* Solista e formidabil de frumoasă, cu voce minunată, cu un subtil şi nuanţat joc de scenă; corul şi baletul sunt la înălţime, cum ar zice nemţii – „prima”.

8 martie. De data asta, mai mergem şi la aerodrom. După ieşirea de ieri, la care nu am luat parte din cauza capotei, care s-a deszăvorât în aer şi care era să mă întoarcă pe dos la decolare, ieşirea de azi este tot o recunoaştere sondă meteo şi atac la sol. Faţă de ziua de 4, când ruşii erau la Sirokoe, pe Inguleţ, acum elementele lor înaintate se găsesc foarte aproape de Ing, formaţii de cavalerie şi tancuri izolate, depăşind în sud şi în nord Novîi Buhul şi atingând linia Nicolaievka-Novîi Buh pe o lăţime de mai mult de 25 de kilometri. Timpul e tot prost şi, ca de obicei, suntem siliţi să zburăm tot jos şi, pe la Nova Pavlovka, dau de ruşi; umblau aşa, ca întotdeauna când sunt în înaintare, cu aspect de hoardă; pic şi trag într-o coloană vizând un cheson de muniţii care explodează. Descoperiţi, se culcă cu faţa în sus şi trag cu armele individuale. Atacurile noastre se repetă; jos, satele ard, casele ard, pe câmp maşinile ard, şirele de paie la fel. Din fuga avionului se desfăşoară o imagine de infern. Sunt prima

celulă care a zburat în sector şi, în urma raportului meu, se declanşează asaltul. O întrea-gă armată de *Fw 190,* de *Stukas-uri,* de *Henschel-uri* şi de vânători de la *lotke 52,* toţi în atac la sol. Cu tot ce e disponibil încercăm să stopăm cât de cât înaintarea ruşilor. în cea de a doua misiune, care este o însoţire de

Henschel-uri, urmată de atac la sol, văd rezultatul. Ni- ciun spectacol apocaliptic nu e prea mult spus, nu am cuvinte să pot descrie plastic.

Şi azi, a venit Paula: mică, fină, drăguţă, calină; încep să mă ataşez de ea şi nu e bine. Aş vrea să o iau cu noi, dar nu văd cum va fi posibil. Din cauza situaţiei frontului, deja trecerea peste Bug a devenit o problemă. Pentru noi, ca să nu pierdem maşini şi materiale, s-a ordonat ca la noapte, la două, să plece o coloană pentru Odessa, rămânând aici numai strictul necesar, pentru asigurarea misiunilor şi a ultimei decolări de seară pentru deplasare, deci Odessa va fi noul nostru teren de lucru.

9 martie. La pod, înşirate pe două rânduri, pe aproape opt kilometri lungime, se întinde coloana de maşini care aşteaptă să treacă. Am mai văzut scena asta şi pe Doneţ şi, dacă una se strica, era abandonată, dându-i-se foc. Ruşii au coborât de la Novîi Buh la Bastanka şi aici au fost opriţi pentru ziua de azi numai de aviaţie. Peste 300 de ieşiri cu avioane. Au pisat la ei fără încetare cu bombe şi cu armamentul de bord. Pe jos e un infern de nedescris, vai de capul lor! Oamenii s-au adăpostit în gropile făcute de bombe, dar caii, bieţii cai!, erau lă- saţi afară, circular, în jurul gropilor, în voia Domnului. La penultimul atac, coechipierul de acum [care vrea să- mi fie mai statornic), adjutantul Scordilă, a fost lovit de un proiectil drept în rezervorul de ulei şi a fost silit să-l pună pe burtă, aterizând forţat nu prea departe de casă, cam la 15 kilometri. A fost şifonat bine pentru că

a aterizat cu viteza cam mare, într-un teren cu denivelări, şi avionul s-a făcut arşice, nimic nu mai e recuperabil. La fel şi adjutantul stagiar Bălan care, în drum spre Tiraspol, a luat foc în aer, dar a aterizat rapid, şi, neavând înălţime mare, a scăpat doar cu emoţia. La amândoi se poate spune şi ghinion, dar şi noroc.

Iarăşi a venit Paula, rugătoare, să nu o las; ce se va alege de ea? Dacă ar fi singură, poate că mi-ar fi mai uşor, dar aşa, îmi este imposibil să o trec dincolo. Poate să aranjez ceva cu Serghie Ţiganu, care pleacă ultimul. Deocamdată, pentru mâine dimineaţă, în zori, mai am de făcut o recunoaştere, să văd ce e cu ruşii.

10 martie. Ce e, nu e bine!... Mergând numai noaptea, cu cavaleria, [ruşii] se apropie din ce în ce şi au în spate resurse formidabile de oameni. Către ora 12.00, ies din nou într-o vânătoare liberă, mătur tot sectorul şi dau de ruşi către Novîi Buh. Am impresia că şi ei m-au văzut. Sunt *Yak-uri.* Mă apropii şi trag de departe, în cel din stânga, şi celălalt, în loc să-l apere, intră în nori, dispărând. în urmărirea extraordinară care urmează – în, şi printre nori –, cu viraje, cu dese schimbări de direcţie, reuşeşte să dispară în plafon, deşi cred că a încasat ceva. Cobor sub plafon şi caut să văd dacă, totuşi, nu a fost doborât şi, negăsindu-l, renunţ să-l mai menţionez, întorşi la teren, pe la ora 03.00, primim vizita domnului general lonescu şi, puţin mai târziu, ruşii dau un atac la sol. Parcă e un făcut: când vine generalul, vine şi un atac al aerodromului! De departe se

vedeau ca nişte puncte.

- Ce sunt astea, Şerbănescule?
- Sunt ruşii, domnule general.

La primul val suntem surprinşi la sol şi constatăm că şi generalul ştie să facă culcaturi. Am scăpat cum am scăpat, îndepărtându-ne de avioane. Nu au căzut proiectile mai aproape de 10-30 de metri, dar, la al doilea val, o cam băgaserăm pe mânecă. A explodat unul cam la doi metri. Culcat, cu faţa la pământ şi cu mâinile acoperin- du-mi capul, aşteptam aruncând priviri fugare la valul de asaltişti. Scuipau un foc!... Şi tuburile arse cădeau ploaie. Aşteptam cu toţii, încordaţi, să simţim undeva pişcătura caldă a glonţului care să înflorească în rană,

dar Dumnezeu a vrut altfel. Atacul a fost efectuat cu 40 de avioane, în două valuri, unul după altul. în total au fost doborâte 11, dintre care cinci de români, cinci de nemţi şi unul de ACA. De pe teren pleacă şi avioanele indisponibile de misiuni, dar apte de deplasare.

11 martie. Plecăm la aerodrom cu noaptea în cap, dar e o ceaţă infernală. Nu se vede mai nimic; ne şi apără aerian, dar ne şi împiedică să ieşim în acţiuni, chiar şi numai împotriva tereştrilor. Pe la 10.00, ceaţa se mai ridică şi începem misiunile. Primele veşti arată că înaintarea ruşilor a continuat mai încet de data asta. Totuşi, vârfurile lor sunt cam la 30 de kilometri de Nikolaiev. Mai rău este că şi spre Snihurivka au spart frontul şi se apropie circular. La latniko (?) sunt semnalate tancuri, de cavalerie şi infanterie nici nu mai vorbesc, sunt puzderie. *Henschel-wi\e* şi *Fw* 190-urile nu mai pridideșc cu atacurile. Ies într-o alarmă continuată cu o vânătoare liberă. Prin radio, celula Duşescu ne cheamă la Grigorie- vka, unde sunt angajaţi cu circa treizeci de vânători, care apărau două quadrimotoare ce au aruncat paraşute. Am sosit însă destul de târziu deoarece lupta se terminase; doi vânători sovietici au fost doborâţi. Jos se văd umbrelele paraşutelor lansate. Nu ştiu dacă sunt containere cu alimente şi muniţii, dar e foarte probabil căci în condiţiile prezente aprovizionările, mai ales pentru lupta asta în mişcare, sunt deosebit de grele. La teren, ne aşteptăm şi la repetarea atacului la sol, dar după pierderile de ieri, cred că le-a mai trecut pofta. Pe seară, ies într-o

ultimă însoţire de *Henschel-uri* şi colindăm cu ele toată linia incertă a frontului, mai mult fac un fel de recunoaştere mai amănunţită a frontului. Fapt e că numărul 13, care îi conduce (cine o fi în el?], a fost foarte insistent şi era să ne ducă la mama dracului, tocmai dincolo de Cherson, în spatele liniilor. Am venit foarte târziu, pe întuneric, cu

aerodromul balizat, altfel nu se mai vedea, şi am aterizat destul de prost, pentru că nici pasul elicii şi nici trenul de aterizare nu au fost cuminţi şi mi-au pus probleme. Acasă, surpriză!... Am găsit-o pe Paula, era plânsă şi se frământa toată într-o grozavă cumpănă. Nu se putea hotărî ce să facă: să plece la întâmplare, părăsind totul, sau să rămână. Până la urmă, nici eu nu ştiu ce să fac, a devenit o problemă de conştiinţă, aproape nerezolvabilă. Aş vrea din toată inima să o ajut, dar nu e bine să se dezrădăcineze de aici (în patrula de *Henschel-uri* a fost şi adjutantul Bulhac).

12 martie. în fine, încă de dimineaţă, primim ordin de evacuare. Este fierbere mare pentru fiecare şi, mai ales pentru mine, căci acum se pune acut problema ce fac cu Paula. îl rog pe căpitan şi este de acord să o trimită cu coloana de maşini, în care fiecare loc este drămuit cu grijă. în orice caz, mi-ar părea bine să vină, deşi nu ştiu de ce se teme aşa de mult de ai ei. Ce îi putem oferi noi mai departe? Situaţia frontului, cel puţin aici, în sectorul nostru, devine presantă. în linii generale, frontul urmează Inguleţul de la Snihurivka la Cherson, iar de la Snihurivka în sus, urcă spre latkino, la 20 km nord de Nikolaiev. Şi au atât de numeroase mijloace, încât nu văd cum ar putea germanii să le facă faţă.

La ora 12.30, părăsesc aerodromul Nikolaiev cu Setul pilotat de Milu, cu bagaje claie peste grămadă şi, după 40 de minute, aterizăm pe Tătarca, la Odessa. îl găsesc aici pe Goe Dobrescu, de la recunoaşterea îndepărtată, şi pe Paulian, colegii mei din promoţia '41. De abia

spre seară, plecăm în oraş. Suntem încartiruiţi individual, la ruşi, într-un bloc uriaş ca dimensiuni şi destul de comod funcţional. Fata gazdei la care stăm are gimnaziul, ştie perfect germana şi engleza, şi chiar ceva franţuzeş- tel şi zice că are şi academia de pictură. Prima impresie, totuşi, este nefavorabilă. Poate că, mai târziu, îmi voi schimba părerile.

13 martie. Avioanele pleacă pe Nikolaiev pentru lucru. Eu rămân la aerodrom, în alarmă, şi aştept; şi uneori visez fapte mari. Oare, ce aştept? Azi, pentru că era frig, tare frig, am intrat în avionul cu numărul 13 şi, legat, în centură, am aţipit. în vis se făcea un atac la sol, o decolare în alarmă şi o luptă aeriană pe viaţă şi pe moarte, după care, numărul 13 legăna din planuri de mai multe ori. Tresar şi mă trezesc. Ce naiba, chiar aşa să-mi fi pierdut capul? E puţină pâclă. Tătarca nu e departe de oraş; de pe teren se văd bine casele din Odessa, barajul de baloane şi din cantonament de sus, de la etaj, se vede chiar şi un colţ de mare. Odessa! în aprilie, anul trecut, călcam aceleaşi locuri cu dorul în suflet de a trece mai departe, spre răsărit. Astăzi, paşii rămân în urmă, în amintire şi cu gândul sunt la ziua de mâine. Ce ne va aduce oare? Sunt trist, trist de parcă port în mine prăbuşiri. Paula nu a venit şi mă simt ca şi cum aş fi eu de vină. îmi pare rău de fiinţa ei de o valoare aparte şi de întreagă această categorie de femei care fug. Ce uriaşe prăbuşiri sociale trăim! într-o românească stricată, Valy, una dintre fetele de la popotă, mi-a povestit: „Şi a plângeai mult şi a spus: «Dacă el plecat, eu nu mai vii, unde găsesc eu pe el?» Şi a plecat.”

Biata Paula, sărmana Paula, cărţile tale nu au minţit! Popa de carou spunea damei de aceeaşi culoare vorbe care nu se împlineau niciodată. Cine poate şti, cine poate simţi zguduitoarea dramă din sufletul unei femei căreia, în două zile, i-a pierit tinereţea fiindcă i-a pierit viitorul făurit. Sper, totuşi, în zile mai bune care vor aduce ceasuri mai bune; poate că nu e totul pierdut. Mircea vrea să plecăm la Bucureşti cu Set-ul. Ca să spun drept, nimic nu mă atrage, poate numai părinţii şi sora să-i văd aşa, pentru bucuria lor. Găsesc printre hârtiile mele o scrisoare datată mai demult, de la Nikolaiev, şi adresată, aş putea spune, unei necunoscute. De fapt, „necunoscuta” este elevă în clasa a VIII-a, la liceul comercial din Arad, şi este prietenă cu sora lui Mircea. O cheamă Norica, doar atâta ştiu din ecuaţie, cum se poate rezolva mai departe? Mi-a trimis de 1 Martie un mărţişor cu o urare, sau o remarcă. Nu e tocmai bine zis remarcă, dar, în fine, suna cam aşa: „Un gând al primăverii pentru un brav (auzz'.Q etc.” La care eu am răspuns: „De unde îmi vorbeşti, Norica? Trecut nu avem, prezent nu avem şi viitor nu se ştie dacă vom avea vreodată. Poate din necuprinsul vremurilor care vor să vină, sufletul tău bun îmi trimite gândul să bată la fereastra prieteniei şi fereastra se deschide larg pentru fata tânără care stă afară.” Are în mână un buchet de viorele, sunt anii ei parfumaţi cu care întâmpină primăvara mea şi stă în cumpănă. Să-i întindă, să nu-i întindă? Norica nu cunoaşte gazda, Norica e ca albina Maia din poveştile pentru copii. Norica, fără să o fi văzut vreodată, îmi e dragă pentru că e aşa cum e. Pentru darul

trimis, cuvintele mele înfloresc în mulţumiri şi aş vrea ca petalele lor să nu se scuture nicio-dată, întocmai florilor acelea gingaşe pe care le numim *Les imortelles"* Şi rândurile acestea au zburat către Norica. Acum, aproape că le-am uitat, pentru că trăim între viaţă şi moarte şi numai clipa contează; e singura în care ne refugiem. Vinca, bravul adjutant în rezervă Vinca a fost doborât în împrejurări necunoscute de un *Heinkel* german, între Nikolaiev şi Odessa[73].

14 martie. Aseară, în grabă, m-am mutat, justificând spre indignarea lui Mircea că nu mai vreau să stau cu el pentru că starea lui de curăţenie mă pune în pericol, ceea ce nu e întru totul adevărat. M-am mutat la altă familie rusească Kuklov (Ignati Semionovici), tată, mamă – Olga Semionova Kuklova – şi două fete, Valya şi Tania. Stau foarte bine instalaţi [fost comerciant sau aşa ceva) şi mă copleşesc cu atenţiile. Vor să facă tot posibilul ca să mă simt ca acasă şi, în parte, au şi reuşit. în special fetele sunt foarte drăguţe cu mine, mi-au cedat camera lor (deunăzi, cu gânduri indiscrete, am profanat odaia unei fete, acest alcov cu gânduri parfumate... remember). Plecăm la aerodrom,

---

73 Adjutantul Tiberiu Vinca (n. 23 mai 1916, Hunedoara] a fost doborât accidental, la 13 martie 1944, de un avion german bimotor (He *111H),* al cărui mitralior a deschis focul împotriva sa întrucât, apropiindu-se nepermis de mult de formaţia germană, a fost confundat cu un aparat advers. Rămâne unul dintre aşii aviaţiei de vânătoare române, cu circa 250 de misiuni la inamic şi 15 avioane sovietice doborâte. Postmortem, a fost avansat la gradul de sublocotenent. O stradă din oraşul său natal îi poartă numele.

dar, din cauza plafonului foarte jos, nu putem decola. Milu a plecat cu Set-ul la Bucureşti, să anunţe moartea lui Vinca. Se pare că discret, aşa cum a fost toată viaţa, tocmai se însurase de curând.

15 martie. Ceaţă, ploaie, ninsoare în succesiuni rapide. Urâtă vreme. îmi petrec timpul mai mult în cantonament, cu fetele gazdei mele care, în afară de ceaiul de la ora 17.00, mă înconjoară cu mici atenţii care, într-ade- văr, îmi fac plăcere.

16 martie. De data asta, timpul este bun, dar terenul e moale, aşa că profităm şi încercăm să ne instalăm mai bine aici, la aerodrom, războindu-ne cu doamn Irina Burnaia[74], pentru aerogara a cărei stăpână este [stă bine

74 Pe numele real Irina Cioc (1909, Ciurari, Teleorman-1997, Geneva), de profesie avocat, cunoscută aviatoare din perioada interbelică şi din anii războiului antisovietic, comandanta Escadrilei Bugului [aviaţie poştală) în 1943 ş.a., autoarea a două volume memorialistice: *Aripile mele* (1937) şi *Commandante d'escadrille* (1988), ultima apărută în ţara ei de adopţie, Elveţia.



Irina

cu guvernatorul Transnistrie!, domnul Alexeanu[75]). De fapt, este destul de drăguţă şi ne-a dat tot ce am vrut (îşi dă seamă de mersul războiului, aşa că nu se mai opune). Dacă am sta mai mult aici ar fi destul de bine, dar nu cred. Dat fiind situaţia creată de ruşi, care au trecut Bugul la Novaia Odessa şi mai sus, la Snihurivka, unde au interceptat calea ferată, ajungând cam la 40 de kilometri de graniţa Basarabiei. Dar să nu facem pronosticuri. Vom vedea ce ne mai aduce ziua de mâine.

17 martie. Ne-am sculat cu noaptea în cap. E un timp frumos şi nici vântul nu mai bate. Ieşim cu /«-urile. Bombardează Novaia Alexandrovka, nu departe de Nikolaiev. Vreo 17 avioane, în trei formaţii strânse, au fost în continuu încrucişate de şapte ale noastre şi cred că ar fi fost imposibil să se poată cineva apropia de ele. Nikolaievul a început să ardă. îi dau foc germanii. Aerodromul nostru, în special, a fost minat şi aruncat în aer. Exploziile uriaşe încep chiar când trecem peste el, provocate de bombele puse de genişti. E trist să vezi totul, locul pe unde ai umblat, distrus. Uneori, am impresia că paşii noştri sunt ca ai lui Attila, că

75 Mai exact, Gheorghe Alexianu (1897-1946), doctor în drept, guvernator al Transnistriei între august 1941-1944, fapt pentru care va plăti cu viaţa, fiind împuşcat de comunişti, la ordinul Moscovei, odată cu mareşalul Ion Antonescu, acuzat fiind de „crime de război”.

după noi nu mai creşte nimic acolo, în urmă. La reîntoarcere, am văzut *Henschel-wci|e* atacând la sol pe Bug, la nord de Nikola- iev. De abia mai e un cap de pod cam de 15 kilometri, în semicerc, în jurul Nikolaievului şi, fără îndoială că şi acesta va fi repede cedat. Sunt convins că nu mai poate fi oprită hoarda asta decât pe Nistru, unde se va organiza o rezistenţă mai serioasă. Cea mai nesuferită misiune, cea de a doua a fost însoţirea unui *Ju 52* pe *Land und See*[76] şi înapoi, cu aterizare pe Varvarovka. Şi de acolo, toţi sunt puşi pe plecare. De abia dacă mai erau câţiva nemţi. De fapt, decolarea de aici, de pe pistă, a fost o adevărată victorie. Nu există decât calea de mijloc, decolarea sfoară, astfel riscăm să ne rupem gâtul. Nu am întâlnit avioane sovietice în sector. Din ţară, de acasă, o scrisoare care compensează necazurile de aici.

19 martie. Sublocotenentul Petruş Alexiu face un aterizaj forţat cu un motor arzând, Ju-ul 103 este pierdut pentru grup, dar echipajul scapă.

20 martie. Plecăm la Bucureşti cu Set-ul, eu şi Mircea, aşa ne-am hotărât dintr-odată şi, pentru că domnul căpitan Şerbănescu e drăguţ, ne aprobă fără să mai ştie nimeni. Este ora 15.15, nu am mai zburat pe arătarea asta de *Set,* căruia ofiţerul mecanic Serghie Ţiganu i-a făcut o capotă, acoperindu-l complet, capotă pe care mecanicul de avion o închide cu grijă pe gemuleţul lateral. Socotim că, pe la 18.00 sau

---

76 „Pământ şi Apă” *(Ib. germ.~),* numele aeroportului german de la Nikolaiev.

18.30, să fim la Bucureşti. Dar (întotdeauna e un dar) am avut un puternic vânt de faţă. Eu, care pilotam (Mircea făcea observatorie), văzând că se întunecă şi că nu prindem Bucureştiul pe lumină, am vrut să aterizez la Galaţi, dar Mircea, sărind ca ars, a spus că ratăm toată escapada, că trebuie să ajungem azi la Bucureşti, că dă el un telefon la IMEF[77], unde are două prietene bune, cu care să mergem la *Melody Bar,* unde cântă Jean Moscopol. Aprinde apoi un chibrit în cabină, trage de o sârmă care amorsa un litrometru şi citeşte nivelul benzinei din rezervor, asigurându-mă că mai avem destulă şi... mă convinge, l-am spus măcar să fie foarte atent să prindem calea ferată Constanţa-Bucureşti şi, călare pe ea, ajungem oricum la Pipera, pentru că trece chiar prin marginea aeroportului. Se face întuneric şi, în- ir-adevăr, la pala de lumină a lunei, şinele căii ferate strălucesc ca o bandă conducătoare. Nu îmi mai dau seama dacă jos este câmp sau pădure, calea ferată rămîne singurul fir director şi cum spuneam, călare pe ea, ajungem la Pipera. Oraşul e în beznă din cauza camuflajului impus de autorităţi; nu mai spun că, pilotând în zbor de noapte pe un avion fără instalaţie, la extrema limită de benzină am localizat aeroportul aterizând orbeşte, având ca reper doar platforma betonată din faţa hangarelor, care era mai deschisă la culoare decât câmpul, o victorie asupra zborului care ne amintea de Mermoz, dar o copilărie din partea noastră, care ar fi putut să ne coste mult. De abia aterizaţi şi avionul lăsându-se pe coadă, motorul s-a oprit,

77 Abrevierea de la Institutul Militar de Educaţie Fizică.

nemaiputând trage ultimii stropi de benzină, rezervorul de benzină nemaifiind la orizontală. Bâjbâind, de abia am reuşit să deschidem ingenioasa închizătoare a capotei făcute de Ţiganu. în jurul nostru se învârteau curioşi nişte soldaţi, care ne împing până la hangar. De vizavi, de la regiune, vine un curier, care ne invită la raport, la domnul general Vasiliu „Mopsu”, spaima regiunii militare. Vorbim cu ofiţerul de serviciu, locotenentul Văcaru. Apariţia acasă a fost ca de basm, nu le venea să creadă că am apărut chiar de pe front. în rest, seara s-a desfăşurat după programul lui Mircea.
21 martie. Ies cu Lily în oraş. Tot drăguţă, tot bună, tot antrenantă, înviorătoare. Mircea mă judecă: „Să ştii că, dacă nu te însori cu fata asta, eşti un mare dobitoc”. Poate că are dreptate, dar am să trec pe de lături, nu e marea mea pasiune dacă va fi să am vreodată vreuna. Pentru aterizajul de azi-noapte, generalul Vasiliu, comandantul Regiunii 1 Aeriene, ne cheamă la raport. Toată clica din jurul lui ne sfătuieşte: „Să nu spuneţi nimic. Orice ar spune el, să tăceţi din gură etc.” în fine, intrăm în cabinet. Generalul se revarsă peste masă, este mic, gras şi are nasul turtit (e poreclit „Mopsul”) sau „Generalul Bau” (văzând-o într-o zi, pe geam, pe soţia lui, care venise la aerodrom, şi voind să-i facă o surpriză delicată, a făcut „bau!” de după uşă la aghiotantul lui, care intrase să o anunţe, motiv de reproş tandru mai apoi: „Bine, dragă, să-mi faci tu mie una ca asta? Să vii anunţată... Nu puteai să intri direct?”) Şi ne vorbeşte, dar şi ne ceartă:
- Va să zică nu azi (face socoteala pe

degete), nu mâine, poimâine, să mă faceţi voi pe mine, om bătrân, să urc drumul de la Ghencea pentru doi bezmetici. Tu, ală care te uiţi ca o mironosiţă (adică eu, care ascultam cu capul în jos ridicând din când în când privirea), de unde eşti?

- Din Bucureşti, domnule general!
- Aha, va să zică, tu aveai interes să sosiţi aseară!...

După ce-şi termină pledoaria, îl luăm cu vorba şi justificăm sosirea prin căderea iminentă a Odessei. Devine interesat:

- Cum aşa?!

Şi ne cheamă la hartă, ca să-i arătăm poziţia frontului pe liman. Rămâne pe gânduri şi, până la urmă, ne despărţim fără urmări, doar cu promisiunea că ne rupe picioarele.

- Ieşiţi afară!

în oraş este o scumpete!...

22 martie. Cu toate treburile aranjate, ne hotărâm să plecăm. Timpul însă e prost şi în special meteoul de Odessa. Aşa că, forţaţi de împrejurări, amânăm plecarea şi o amânăm mai ales la insistenţa domnului comandor Niculae Ştefănescu, care a fost cum nu se poate mai drăguţ cu noi şi ne invită „La Dragomir”, la un aperitiv. Ce m-a frapat aici a fost felul de a se purta al „cucoanelor”. Sunt grozav de emancipate, ca să nu zic altfel. E o opulenţă de produse încât nu ştim ce să alegem (icrele negre le gustăm la alegere, din mai multe cutii). După amiază, rămân în familie, cu sora mea, care a fost operată de amigdale şi care de abia azi a venit acasă. Este tare slăbuţă, dar se va întrema ea repede-repede. Ca să o distrez, îi povestesc

lucruri nostime de pe front şi întâlnirea cu generalul. Constat o oarecare panică, o îngrijorare, în toate mediile şi pe bună dreptate; judecând după vederile mele mai mult sau mai puţin strâmte, nu pot înţelege indolenţa, căci altfel nu se poate spune, cu care ne rezumăm să privim înaintarea naşilor. Au intrat în Basarabia, ceea ce credeam că nu se va petrece aşa de repede, şi încă mult mai uşor decât mi-aş fi închipuit. Au stabilit la Soroca un cap de pod de 20-30 km. Unde este armata noastră? Ce planuri măreţe avem?

23 martie. în fine, azi trebuie să plecăm, timpul e bun, aşa că ne luăm la revedere de la cei dragi, de acasă, dar pe drum aflăm din ziare, când ne aşteptam mai puţin, că ne-a făcut ţara locotenenţi. Cu o bucurie de ne- descris, ne reîntoarcem acasă, apoi la „Bălan” ceapraza- rul care ne-a pus şi tresa de sublocotenent (lângă „Galerie Lafayette”), ca să ne-o pună şi pe cea de a doua şi să luăm grade şi pentru alţi colegi. Apoi mergem direct la Flotila Leu (comandor Romanescu), care ne „speriase tinereţile” şi care se poartă şi el, în aceste momente, cum nu se poate mai drăguţ. în fine, decolăm urmăriţi cu compătimire de privirile celor rămaşi. Timpul e minunat, plafon nemărginit şi drumul decurge excelent. Zburăm perfect în linie dreaptă, trecând peste zone interzise, căci nu ne mai interesează nimic. Brăila, Galaţi, Reni, toate rămân în urmă, uşor în dreapta. Câştigăm faţă de drumul calculat 50 de minute, cu vânt de spate, şi sosim la Odessa aproape în timp record. Nu pot să descriu explozia de bucurie pe care a făcut-o sosirea noastră, din diverse

motive, cel mai important fiind avasarea în grad. Paula m-a găsit şi aici. A venit cu eşalonul rulant şi asta îmi face şi mie bucurie, pentru că am putut ţine măcar o promisiune. Se aude însă că plecăm la Iaşi. Nu mă bucur pentru că aici, la Odessa, am dus-o bine, mai ales cu gazdele noastre.

24 martie. Nu putem zbura, terenul e grozav de moale şi, reîntorşi în cantonament, remarc delicata atenţie a lui Valy de a-mi mulţumi, prin drăgălaşa ei manifestare discretă, pentru micul serviciu pe care i l-am făcut ducându-i o scrisoare la domiciliul speranţelor ei de viitor, la Bucureşti. M-a aşteptat jos, în umbră şi frig, până ce am trecut, apoi am făcut câţiva paşi împreună.

Iar îmi pare rău că plec. Păcătoasă fire! Mă obişnuisem cu ceaiul de frunze de gutui, de la ora 18.00, servit cu prăjiturelele făcute de Olga Kuklova, mama fetelor. în seara zilei, avem o mare petrecere cu generalul „Pipiţu”, la care participă cam tot Corpul Aerian, cu trei dintre categoriile lui de aviaţie: Bombardament Greu, Recunoaştere Vânătoare şi Asalt. Lipsesc *Stukas-ul* şi Legătura. Se formează un colţ al promoţiei noastre, care devine cel mai animat, cam 20 de locotenenţi, adică trei sferturi din câţi suntem pe front.

25-29 martie. Din când în când, se mai zboară, dar nu mai am chef de nimic. încep să fiu demoralizat şi nu sunt singurul. De ce atâtea jertfe dacă nemernicii din |ară nici nu mişcă? Ruşii au trecut şi Prutul; unde se vor opri, oare?

Aştept să plecăm de aici, de la Odessa, şi îmi pare tare rău.

Pe 19, sublocotenentul Petruş Alexiu primise un avertisment, dar astăzi a venit sfârşitul: el şi observatorul lui, sublocotenentul Niculae Ţiţei (1941), loviţi de ACA şi incendiaţi, se zdrobesc de pământ. S-a dus şi Petruş, cu figura lui blândă, între copil şi adolescent!...

1 aprilie. Plecăm, nu plecăm. Păcăleli, păcăleli. Trăim cu febrilitate aceste ultime zile, petrecute în oraş, ca într-un sfârşit de veac. încep să mă ataşez de hazeai- ca mea şi, în special, de Valy, care este aşa de calmă, de drăguţă, cu ochii ei de cicoare şi cu buclele de un blond deschis, deşi ştiu că ataşamentul nu duce la nimic bun. Creează numai suferinţe în zilele pe care le trăim.

Câteva misiuni încă. Frontul se cedează sistematic noaptea, dar în ordine, parcă se mai vede o brumă de organizare. De la *Henschel,* unul cade în primele linii; cu spiritul care îi caracterizează, alţii aterizează cu orice risc, în teren necunoscut, şi reuşesc să-l culeagă chiar de sub focul inamic. Şi asta ca şi când totul ar fi normal!

5 aprilie. Aflăm că ieri Bucureştiul a fost bombardat de americani cu 350 de bombardiere venite de la Foggia, din Italia de sud, însoţite de nu mai puţin de 119 vânători P-38. Noi nu putem interveni. Au provocat mari pagube în zona Calea Griviţei-Gara de Nord. Alaltăieri, la opera din Odessa, am văzut „Carmen”; aseară – cu Valy – „Aida”, mâine e anunţat „Corsarul”, dar pe... corsar mă tem că-l vor „prinde” ruşii.

în dimineaţa asta plecăm. Plecăm cu toată părerea de rău şi numai că nu plângem (bărbaţi fiind). Pe drum spre aerodrom, găsesc un biet ostaş român bolnav. De

abia se ţâra. îl iau în maşină şi, de la teren, cu un avion, îl trimit la Tecuci. Există un Dumnezeu pentru unii! Sosim şi noi pe Tecuci. lată-ne în ţară, sper ca măcar acum lupta noastră să capete un aspect mai înverşunat. Şi Ploieş- tiul a fost bombardat, cu 95 de aparate *B-l* 7 şi cu 135 de *B-24 (Liberator'}.* Oare cum or fi arătând?

6 aprilie. Mircea Şenchea, impulsiv şi copilăros cum a fost întotdeauna, zboară la Odessa şi, după multe peripeţii, într-un oraş care arată ca un vulcan, convinge familia să vină la Tecuci. Nu ştiu dacă argumentele lui sau spaima de ai lor, care revin şi revin cu represalii, îi face să părăsească tot şi să facem saltul în necunoscut. Se pare că, de acum încolo, vom avea „griji”. Nu pot spune că nu mă bucur, măcar pentru Valy. Dar ce puţin înseamnă vieţile şi destinul oamenilor! Cât de greu trebuie să le fi venit bătrânilor. Le-am închiriat două camere aproape de noi, în oraş.

8 aprilie. 0 misiune frumoasă la Iaşi, cu Şerbă- nescu, un schimb politicos de focuri cu vânătoarea rusă şi, la întoarcere, avionul meu nu mai funcţionează bine. Pun pompa auxiliară şi, preocupat, întreb prin radio care este localitatea care se zăreşte în faţă. Şerbănescu răspunde: „Este Bârladul!” Asta exact în momentul în care mă lasă motorul... Terenul de dedesubt nu este prea încurajator, reuşesc totuşi să-l pun pe burtă, nu fără oarecare emoţii însă, pentru că cele trei tone ale lui, fără motor, cad ca o piatră. Trebuie să ţin un picaj susţinut, pentru a menţine viteza limită de vreo 130

km/oră, ca să mai poată fi controlat. Formaţia face un tur, să mă vadă, ca nişte berze care au pierdut un pui, şi pleacă mai departe după ce am ieşit din carlingă, când le fac semn cu mâna că totul e în ordine. Oraşul ăsta îmi aduce aminte de Adriana; oare unde o mai fi Adriana

de pe strada Culturii, Adriana de care m-am despărţit la ducere, chiar la Odessa?

11 aprilie. Mi-au trebuit câteva zile ca să reintru în ritm. Am făcut rost de alt avion, cu care fac o însoţire de *Henschel-uri* de pe Roman. în sector lucrează minunat şi „Căpriţele” – *Henschel-ul 123,* micuţul biplan german –, câte cinci, câte cinci, în formaţii perfecte. Cel puţin aici, frontul e stabilizat; ba, la nord de Iaşi, am mai şi câştigat puţin teren. La ultima ieşire, angajăm trei contra şase o luptă aeriană cu La-uri [motor în stea] şi *Yak-uri 7* sau *9* (e greu să le deosebim, unii spun că sunt totuşi Yak-uri *3,* cele mai bune). Reuşesc să dobor unul, care intră în pământ la nord-est de Tg. Frumos. Este prima întâlnire şi prima victorie pe pământul nostru. De observat lipsa de combativitate a ruşilor, au „roit-o” pur şi simplu (Bucu- reştiul bombardat încă o dată?). Dar nu suntem chemaţi să intervenim.

15 aprilie. Suntem pe Bacău, aşteptând vizita mareşalului Antonescu pentru a-i face protecţie într-o vizită pe front. Nu vine azi şi, în lipsă, după o scurtă raită în oraş, decolăm şi mai trecem odată prin sector. Spre seară, angajez cu Milu şi cu Scordilă o luptă aeriană cu două *Douglas Boston-uri,* pe care le doborâm în flăcări la sud de Hârlău, vest de Tg. Frumos. Au sărit din ele, deschizându-se, trei paraşute. Şerbănescu, care comanda patrula, nu a putut interveni, deoarece o barză i-a retezat, în zbor, o bucăţică din profundor şi avionul nu mai era echilibrat (în aceeaşi situaţie, un avion german

a fost pur şi simplu doborât şi, pierzând o bucată mai mare din profundor, nu a mai putut fi controlat).

16 aprilie. Una dintre cele mai ghinioniste zile de la un timp încoace. Cu baza la Tecuci, pendulăm între Bacău

şi Roman; azi decolăm de pe Bacău. E şi „Bursucu” aici (locotenentul Gh. Butnaru), cu o escadrilă de *IAR 80,* din Flotila a 3-a, a lui Make Mărăşescu, într-o însoţire de *Ju 88,* cu întâlnire la Buhăeşti, la 4 000 de metri. Pe o vreme splendidă, vizibilitate minunată (se văd munţii hăt, departe!), zburăm peste Iaşi, la nord obiectivul fiind satul Cârpiţi. Bombele cad pe obiectiv, nu e nicio reacţie ACA, nici vânătoare inamică şi, după ce le băgăm în linii, ne întoarcem în vânătoare liberă, patrulând pe linia laşi-Târgu Frumos-Hârlău. Aproape de Podul Iloaiei, sub noi, şase Yak-uri, cu respectiva stea roşie pe ele! în lupta angajată, două *Yak-uri* sunt date jos, omologate de Şerbănescu şi, respectiv, de Economu. între timp, lupta se duce clasic, adică ruşii ne lasă spaţiu liber spre ei, dar fiind cam la limită şi dincolo de linii, rupem lupta şi pornim spre casă. Aproape de Bacău (becul roşu clipea), văd la dreapta şase avioane de bombardament. Mergeau spre front şi, cum era natural, de la distanţa aceea, am crezut că sunt germane. Fiind la sfârşitul misiunii şi ştiind că nu mai am muniţie (de foarte multe ori, din cauza evoluţiilor acrobatice din luptele aeriene, benzile de la mitraliere şi tun se încurcă şi chiar dacă mai există ceva muniţie, armamentul nu mai merge; este chiar cazul de acum), am renunţat să mai anunţ la radio că văd avioane în dreapta etc., numai că, puţin mai târziu, le vede şi Şerbănescu şi virează scurt înspre ele. Au viteză mare, pentru că, de abia după vreo patru minute le prindem. Sunt dintre prietenii noştri de ieri, *Douglas Boston* adică, fără vânătoare şi la vreo 4 km la noi. Fără armament, mă apropii

pentru a le vedea mai bine. Cred că la astea ar merge atacul clasic gen Liitzow[78], adică

78de Est, în al Doilea Război Mondial, câteva însă şi în Războiul Civil din Spania.

aşa cum acesta, cu mult înainte, ne-a făcut o demonstraţie la Pipera. Suntem însă în extremă limită de benzină şi trebuie, cu regret, să renunţăm. De abia mai prindem terenul de la Roman.

17 aprilie. Astăzi, nu avem chef de zbor şi totuşi, pentru că 12b este dat, în fine, disponibil, ies cu/u-urile la Lespezi, la nord de Paşcani. La întoarcere, mă apropii mult, în formaţie de paradă, de o patrulă, încercând să recunosc pe cei din echipaj, dar cu căştile şi măştile lor de oxigen sunt greu de identificat. Caut pe oricare dintre cei din 1941: Dan Stoian, Alexandru Sârbu, Victor Toma, Mircea Paraschivescu, Traian Vasiliu... Este a doua zi de Paşte şi sunt bucuros că nu am pierdut ni- ciunul scoţându-i din linii. în cea de doua şi ultima misiune a zilei, ieşim în forţă, de pe Bacău, cu zece avioane. Măturăm sectorul şi, spre Iaşi, dăm de //-2-uri, sunt puzderie, vreo 30, cu vânătoarea respectivă. în lumina confuză de amurg se încinge o luptă apocaliptică; trage şi ACA-ul, trag şi trupele terestre, este un adevărat foc de artificii. Mie, din toată chestia asta îmi revine un *11-2;* probabil l-am doborât.

18 aprilie. Mi-a scris Norica vreo câteva rânduri. Nu vrea să mă uite şi i-am răspuns cam aşa: „Prietenă dragă, astăzi pot fi iarăşi aproape de tine. Zilele grele rămân în urmă. îţi sunt dator atâta bucurie încât nu ştiu cum am să fac să ies cu faţa curată. Dar să încerc. Mai întâi, a venit un ghiocel înflorit, simbol al vieţii care triumfă, a venit de departe şi, pentru că era aşa de alb, aşa de pur, a venit din însuşi sufletul tău.

Mlădioasă ca o liană te-ai aplecat introspectiv şi l-ai cules, apoi, apropiindu-l uşor de buze, ai trecut în cupa lui vorbe de vrajă şi vis. Peste apele adânci ale ochilor tăi au fluturat pleoapele şi Norica a rămas săracă, pentru că toată fericirea pe care o adunase în sufletul ei a dăruit-o unui om care i-a trecut alături de viaţă. A rămas săracă, dar ochii ei erau ca două boabe de rouă între petalele delicate ale unui trandafir, cărora soarele, prin jocuri de lumini şi umbre, le da infinite nuanţe. Adânci şi limpezi, oglindeau mulţumirea sufletului tău. Nimic nu e mai frumos decât dăruirea dezinteresată a ceea ce e bun, frumos şi omenesc în noi. Dăruirea care apropie. Eu cred în stele, Norică, deşi stelele sunt atât de departe."

Dacă mă gândesc, povestea asta mă amuză de parcă aş fi Ia liceu, cu şapte ani în urmă. Cred că am rămas aceeaşi iremediabilă fire romantică.

19 aprilie. Iată, în sfârşit, după o lungă tăcere, prima veste de acasă; de fapt, „de acasă" este impropiu zis, pentru că nu este din Bucureşti, ci de la Frunzăneşti. în urma bombardamentului de pe 4 aprilie, care a distrus o bună parte din Calea Griviţei şi capătul Caraimanului pe care stăm noi, au fost cuminţi ai mei şi au plecat – cu căţel, cu purcel – la ţară, lăsându-l acasă numai pe tata, cu băbuţa care ne ajută la menaj. El nu a vrut în ruptul capului să părăsească locuinţa şi sunt fericit că au scăpat uşor faţă de sutele de familii care şi-au pierdut totul, îmi scrie şi Lily, e tare amărâtă, mai bine-zis deprimată. Bombardamentele i-au

omorât un frate. în fine, ce mari sunt durerile lumii dacă te gândeşti şi la alţii!

20 aprilie. Răspund lui Lily. îi răspund fără emoţie, parcă ar fi Viorica din Huligani. Ce rău sunt când fac asemenea comparaţie şi totuşi ce sincer sunt. „Lily, sunt alături de tine cu tot sufletul în marea durere care te-a lovit. Tot ceea ce se întâmplă intră în cuprinsul aceluiaşi

cuvânt: soarta. Deasupra tuturor durerilor, deasupra tuturor greutăţilor, suflete bune, suflete mari se ridică şi înving. Singura mare virtute rămâne resemnarea pentru întâmplări de deasupra noastră, împăcarea cu ceea ce va veni. Adună-ţi toate tăriile, Lily, şi aşteaptă. Acolo sus este o dreptate care veghează peste oameni. Oare tu, fată de preot, ai ajuns până acolo încât să nu mai poţi crede? întreaga noastră viaţă nu este decât o zbatere, un zbucium ca să te ridici mereu deasupra, şi pentru asta trebuie să ştii ce vrei şi ce poţi. Eu vreau să cred că nu eşti o învinsă, sunt convins că vor veni şi timpuri mai bune. Pentru asta ne zbatem pe pământul drag ţie, al Moldovei. Fată cu suflet ca pâinea caldă, de ce ai dat oare peste un om rău? Cum poate fi numit un om care nu vrea sau nu poate să te iubească?"

Bucureştiul este bombardat din nou cu *B-17* şi *B-24,* escortate de *Lightning-uri* şi de *Mustang-uri.* Nu suntem chemaţi să intervenim. Escadrila 78 Bombardament Litoral, care acţionase iniţial la Palas (un aerodrom foarte mic, folosit de LARES), în compunerea Comandamentului Aeronaval de sub comanda amiralului german Brinckmann[79], apoi la Ciocârlia, ieşind din compunerea comandamentului, se mută pe terenul de la lanca şi, unindu-se cu ce mai rămăsese din Escadrila 76 PZL 37 *Los,* formează Grupul 4 Bombardament (Anton Ştefănescu).

---

79 Helmuth Brinkmann (1895-1983], viceamiral *în Kriegsmarine,* în al Doilea Război Mondial, fost căpitan pe cuirasatul *Prinz Eugen,* amiral al Mării Negre.

21-26 aprilie. Zilele se scurg între aerodrom, front, casă şi gânduri. La aerodrom nu mă mai zbat prea tare, pentru că nu am avion. De curând, am primit vizita generalului german de armată DeRloch, comandantul

Flotei a 4-a, adică, de fapt, comandantul întregii aviaţii a frontului de est, aripa sudică. Mi se pare rece. Nu e simpatic, deşi ar vrea să fie. Pe noi nu ne interesează decât în măsura în care este în stare să ne dea avioane. Restul... Din când în când, incidental, am mai făcut câte un zbor. Frontul la nord se menţine pe vechea linie Paş- cani-Târgu Frumos-Podul Iloaiei, nord laşi-Ungheni, sud Orhei-Dubăsari. în est, sunt mici variaţii. La Tighi- na, au spart frontul, stabilind un mic cap de pod pe care bombardierele germane îl pisează într-una. Din nord, nu este motiv de îngrijorare, însă mi-e teamă. în sudul Basarabiei, hoardele – căci hoarde sunt! – ar putea trece pe acolo. Am văzut ieri o coloană de prizonieri pe frontul de la Iaşi. Sunt oribili. între ei erau şi opt femei, care nu mai aveau nimic feminin în ele. Luptaseră cu arma în mână, până în ultima clipă. De acasă am iarăşi veşti. După cel de-al patrulea bombardament, nu au mai rămas pe toată Calea Griviţei decât câteva case întregi, pe partea stângă cum intri în oraş; cele de pe dreapta, de lângă calea ferată, au fost făcute praf şi pulbere de covoarele de bombe. Bombe răzleţe au căzut, inevitabil, şi pe Caraiman, dar nu au atins casa noastră. Nu ştiu de ce, dar nu încerc niciun sentiment de părere de rău sau de teamă. în sinea mea sunt fatalist. Aşa a fost să fie.

Seara, pentru câteva momente mă aşteaptă bucuria intensităţii trăirii din priviri. Ochii de cicoare ai lui Valy îmi vorbesc ca dintr-o carte deschisă, mai mult decât buzele moi, decât mâinile catifelate. Minunat lucru să trăieşti prin privire, prin ochi să te reverşi spre în afară ca o

apă într-o albie prea strâmtă. Nu cred că Mircea cu Tania ţa doua fată a familiei Kuklov) încearcă aceleaşi sentimente. Şi aici, ca şi peste tot trăiesc într- o încântare din care, totuşi, îmi lipseşte ceva, dar asta face parte din fire şi firea este... un alt capitol. Am citit *Drumul Magic,* al doilea volum din Tudor Ceaur Alea.

Mi se pare bun pentru că este aproape de sufletul meu aşa cum e scris.

27-29 aprilie. Situaţia frontului este uşor îmbunătăţită. în trei zile, sovieticii au schimbat de două ori centrul de activitate aeriană. Pe 26 la Tighina, pe 29 masiv Iaşii. Au scos toate categoriile: 7/-2-uri, Yak-uri, La-uri, Pe-2-uri şi *Boston-uri.* Ca niciodată, nici reacţia noastră nu s-a lăsat aşteptată. Nu am avion, de abia am ciupit o misiune din alarmă contra unui *Boston* care zbura destul de jos. Spre supărarea celor de la sol şi a mea personală, a scăpat înainte de a-l ajunge, intrând în plafonul de nori, şi nu a mai fost de găsit. Pe lanca lucrează Grupul 4 Bombardament, format din Escadrila 78 Litoral şi o altă escadrilă (76) de *PZL tos.* în 1940, după invazia Poloniei, s-au refugiat pe aerodromurile noastre toate tipurile de avioane poloneze, de la cele de şcoală până la cele de război: PZL-uri, *Czapla, Karas-uri,* £os-uri şi altele, care au rămas în dotarea aviaţiei noastre. Cu un astfel de bombardier *tos,* care la timpul lui era performant şi de mare viteză, dar acum perimat şi întreţinut necorespunzător, Escadrila 76 – executând un bombardament la nord de Paşcani – pierde un avion doborât de vânătoarea inamică. Echipajul, comandat de sublocotenentul Acojocăriţei, sare cu paraşuta în teritoriul inamic şi este făcut prizonier. Era 3 mai 1944.

30 aprilie. Sunt trist. Afară plouă, norii stau cortină de plumb şi apasă peste bucurii. Am fost la biserică. Mă căutam pe mine însumi şi nu m-

am regăsit nici aici. Omule, te pierzi! Oare de nicăieri să nu vină nimic? între lumini, în parfum de tămâie, sub bolta înaltă nu m-au atins decât uşor, în trecere, aripile cântului care cobora de sus de la cor, începeau uşor, uşor, apoi se înălţau, se întăreau în freamăt, în zbucium, în ţipăt, ca să coboare

spre geamăt surd, apoi nimic. Din nou nimic. Acum de abia îmi vine în minte ce va trebui să scriu pe avion: „Panta Reii”.



Sorin

7 **mai.** Locotenentul rezervist Sorin Tulea[75], în patrulă cu Matei Ghica şi Paul Virgil bombardând o pădure la Valea Seacă, este lovit şi doborât de vânătoarea inamică; sărind cu paraşuta, ultimul din avion, cum impun legile onoarei (ca şi la marină), este lovit de propriul profundor, fracturându-şi ambele picioare şi, la contactul cu pământul, leşină de durere. Molestat de localnici, care îl cred inamic, de abia e scăpat de nemţi şi trimis în spital la Trifeşti (va fi marcat toată viaţa).

10 mai. Câteva zile de zbor, pe care nu le-am notat în detaliu din lipsă de timp şi oboseală. Pe 5 mai, americanii au bombardat din nou Ploieştiul, cu 485 de bombardiere (19 doborâte de ACA şi de vânătoare). Flota ne interzice însă ca să participăm contra lor. Acţionăm numai ca grupare operativă de front, contra ruşilor, în toate sectoarele. Ieri, 9 mai, a venit din nou DeRloch, cu aceleaşi vagi promisiuni, dar fără nicio înfăptuire efectivă. Materialul se lasă aşteptat. L-am ales totuşi „naşul Grupului” (te faci frate cu dracul până ce treci puntea). Tot azi, am primit de la „Pipiţu” decoraţia „Steaua României” cu spade şi panglică de „Virtute Militară” în gradul de cavaler.

11 mai. Pe terenul de la Tecuci, o lene generală i-a cuprins pe toţi după meciul de volei la care echipa mea câştigă 24 de îngheţate de la Escadrila 47 şi toţi stau întinşi, care pe unde poate. Din afacerea asta m-am ales cu un picior scrântit şi obosit mort. Dar ce nu face omul pentru glorie? Pe la ora 10.00, primim ordin să lucrăm de pe terenul de la Leipzig. Plecăm şase avioane, două ale mele şi patru ale lui „Chiţu”, cu misiunea de vânătoare liberă în zona Grigoriopol, unde se dă contraatacul german pentru lichidarea capului de pod pe care ruşii îl apără cu înverşunare. Este vorba de zona celor două sate, Speja şi Şerpeni, din sudul buclei mari pe care Nistrul o face la est de Chişinău. Cu celulele în linie de luptă înaintăm cu direcţia 30°. Este o pâclă uşoară. Peste câteva minute de zbor, suntem la 5 000 de metri înălţime. Apare Prutul, în stânga noastră, spre vârful planului, se văd Huşii, cu unghiul celor două şosele care intră în oraş. Încet-încet, lăsăm Chişinăul tot la stânga în urmă şi pătrundem în zonă. Speja arde uşor, urmele obuzelor se văd ca nişte carii negre peste pământul înverzit. Trecem Nistrul în teritoriul sovietic, când deodată, coechipierul şefului de patrulă de la Escadrila 56 anunţă: „Avioane inamice în stânga!”. După felul în care merg, deşi sunt departe, îi recunoaştem uşor... sunt ruşii. Aparatele noastre de radio însă nu funcţionează prea bine (cele noi, *Fu.G.l 6,* acordate cu cristal de maistrul Prodan). Coechipierul meu, impulsiv, se grăbeşte la atac şi se descoperă fără o manevră care ar fi fost necesară în prealabil ca să ne dea superioritatea prin surprindere.

Avioanele inamice umplu tot cerul, răspândindu-se în toate direcţiile şi este imposibil să mai realizăm ceva. După câteva manevre strânse, prind din spate un *La-5,* dar viteza este aşa de mare din cauza picajului pe verticală, cu tot motorul redus, încât comenzile devin dure şi nu mai pot corecta rafala. Nici ceilalţi nu sunt mai norocoşi, dar rămânem stăpâni pe

spaţiul aerian, în care patrulăm în voie, interzicând accesul oricărei categorii de aviaţie inamică. Aud în cască „adunarea la Chişinău, la 2 000 de metri” (este vocea lui „Chiţu”) şi mă îndrept într-acolo, apoi, în formaţie strânsă, plecăm spre noul teren de lucru al zilei de azi, Leipzig, lângă Basarabeasca, importantul nod de cale ferată din sudul Basarabiei. Urmăresc atent harta. Este primul zbor în zona aceasta. Părăsim Bykul, tăiem Botna şi intrăm în valea Skinoasei ca, după circa 15 minute de zbor, să descoperim terenul. Este mare şi are în lucru o pistă betonată. Aterizăm şi tragem pentru asistenţă la Grupul 1 german, comandat de maiorul Vise, din Flotila 52, vechii noştri prieteni. împărţiţi 2-2-2, eu nimeresc la Escadrila a 3-a. Am fost extraordinar de plăcut surprins de felul în care ni s-a acordat asistenţa tehnică necesară lucrului în sector. Bunăvoinţă, pricepere şi iuţeală peste aşteptări. După alimentare şi după masă (asta cam pretenţios spus: un ou, o felie de pâine şi ceva dulce, pe care le-am terminat cu plăcere], plecăm în cea de-a doua misiune de vânătoare liberă. De data asta, trecem Nistrul tot la 5 000 de metri, la Tighina, zburăm peste Tiraspol, şi mă uit cu nostalgie la locurile care ne-au fost oarecum dragi, pe care o vară întreagă, din martie până în august le-am avut mereu în ochi. Le privesc acum tot cu aceeaşi curiozitate, însă farmecul barierei de la Nistru, a zidului chinezesc despre care nu ştiam nimic, e rupt acum.

Am fost dincolo, până la Don, deşi poate n-am fost „dincolo”. Peste tot, distrugeri şi distrugeri. Zburăm spre nord-vest, în lungul

Nistrului, pe malul stâng, şi intrăm în curând în sectorul în care se dă efortul nostru. Nicăieri însă nimic!... Intrăm la noi, virând în stânga, şi patrulăm invers, pe malul nostru, când deodată, descopăr siluetele unor *La-5-uri,* mai jos ca noi şi în stânga, chiar pe apa Nistrului. Pic pe ei ca un uliu şi prind unul de coadă, trăgând cu tunul şi mitralierele. Simţind rafala, virează brusc spre stânga, chiar dacă ştie că spatele la inamic înseamnă pieire, nu are ce face şi rafala intră în el. în spatele lui este „Nenicu” (adjutantul lonită], care face S-uri ca să mă protejeze, dar niciun inamic nu mai apare de nicăieri. Degajăm stânga-sus şi dăm peste 17 Pe-2-uri care veneau în sector dinspre Razdelnaia. Pun din nou contactul la armament, încercând o rafală, dar nimic nu mai pleacă. Zborul acrobatic a încurcat din nou benzile. Mă apropii lateral de ei, cam la 300 de metri, şi îi chem prin radio pe ceilalţi care mai aveau muniţie, indicându-le: „Formaţie de 17 Pe-2-uri la Razdelnaia, la 2 500 de metri, cu direcţia Grigoriopol”. Trec Nistrul şi bombardează Speja. Ceilalţi nu pot sosi la timp, sunt împrăştiaţi în toată Transnistria, după La-urile care au fugit spre est ca potârnichile. Părăsesc „însoţirea” de Pe-2-uri cu regretul în suflet şi mă îndrept spre Leipzig. Avionul meu devine indisponibil, o conductă de glicol se sparge, încă un prilej de a vedea cum lucrează dracii ăştia de nemţi de la *lotke* 52. în mai puţin de 40 de minute, este gata o pană, care la noi ne-ar fi ţinut cel puţin o zi. Pe teren vine şi „Bâzu”. Mă întrerup un moment din scris, în sala piloţilor, unde scriu în fugă notele acestea. Controlorul financiar – în viaţa civilă – Coltov,

din Tighina, soldat în compania de pază, un virtuos al viorii, cântă *Avânt de mourir,* şi cântă cu atâta patimă, aşa de simţit, că trebuie să mă întrerup, să stau cu capul între mîini şi să privesc, unde Doamne?, aşa în gol, în trecut, în viitor, cu bucurie, cu tristeţe... Nu ştiu altceva decât că clipa este sublimă şi pierdută. Vraja se rupe odată cu firul melodiei stinse, totuşi privesc departe-departe şi nu mai simt larma care a început în jurul meu. De altfel, în sala piloţilor nu este multă lume, dar fiecare trăieşte în ritmul său.

Rămăsesem la „Bâzu”. îmi întinde mâna ca unui vechi prieten. Omul ăsta, pe care cred că îl preţuiesc, just are multe calităţi umbrite de patimi, dar simt că

îmi acordă o deosebită consideraţie. Să fie aprecierile personale sau vorbele celor pe care i-am câştigat printre mărimi?

”Dido” Greceanu a venit cu o patrulă din Grupul 7, cu baza pe Bacău [Grupul 7 este mult mai restrâns acum], cu aceeaşi misiune. Azi, ca şi mine, nu a făcut mare ispravă, dar diferenţa e mare în numărul liniilor trasate pe ampenaj: la el aproape de 40, nu-i vorbă că a şi luptat cu tenacitate pentru omologări, în cursa cu Şerbănescu, ceea ce pe mine nu m-a preocupat aproape deloc. Plecăm de aici în cea de a treia şi ultima misiune a zilei. Urcăm încet, de data asta, pe malul nostru al Nistrului, ca să avem lumină favorabilă. După câteva minute de patrulare, amicii apar. Se încinge o încăierare zdravănă, dacă ar fi şi Popescu-Ciocănel ar zice că nu se vede om cu om, numai „Chiţu”, mai norocos, prinde unul, alţi doi caută să-i cadă în spate, dar nu-l prind decât pe coechipier, în care trag. Ca să-l degajez, pic de sus, cu 600 km la oră, şi trec mult dedesubt, după rafala de degajare, apoi revenind în sus nu mai văd niciun avion. „Chiţu” anunţă prin radio: „L-am doborât!” Mă uit atent peste tot şi văd avionul sovietic, în care trăsese el, picând cu fum în coadă. Puţin mai târziu, pe cer, ca un puf de păpădie înfloreşte o paraşută. Pilotul rus se salvase. Lupta este ruptă. Ne mulţumim şi cu atât, pentru că uşor, pe nesimţite, îşi face loc înserarea. Ne adunăm la Chişinău şi pornim



„Dido”

spre casă. în înserarea care se lasă, mecanicii grupului au bucuria unei legănări din aripi. Fiecare victorie a noastră este o bucurie a lor manifestată cu aruncarea capelelor în aer. încă o zi măsurată de tictacul uniform al ceasornicelor se scurge în neant.

12 mai. înfierbântaţi de încăierările de ieri, pornim şi azi la vânătoare liberă, dar de data asta în sectorul Paşcani. Urcăm pe valea Şiretului, Adjudul rămîne în urmă în unghiul râurilor. Cu bătrânul meu *35* (reluat de nevoie) care mi-a făcut numai necazuri cu armamentul, nu mai aud nimic nici la radio. Deodată, îl văd pe Gre- ceanu că face viraj la stânga şi pică uşor spre pământ cu trenul scos. El este cu „treisprezece” şi după câte înţeleg l-a lăsat motorul. Totuşi, deoarece se menţine în aer în- seamnă că se ajută cu pompa auxiliară, aşa că nu poate fi prea grav. Cu turaj redus reuşeşte să prindă terenul. îi tot dăm târcoale până ce îl vedem aterizat, apoi ne întoarcem în sector, dar nu mai avem o dispoziţie grozavă. Cei ce sunt des lângă „zeiţa neagră” devin superstiţioşi şi noi suntem printre aceia. Un semn, un vis răstoarnă o stare sufletească. Patrulăm în sector fără convingere şi fără să întâlnim nimic şi, după o oră, ne întoarcem acasă. Mă delectez cu minunata *Istorie a lui Mihai Vodă Viteazu*[80] pe care Bălcescu a scris-o cu atâta suflet. Mă entuziasmează de-a binelea triumful lui Mihai Viteazul, un îndemn pentru noi? Un exemplu? Poate şi una, şi alta.

Locotenentul (r) Matei Ghica evadează cu *Heinkel-u\|* numărului *53,* ducându-l la bord pe magnatul Max Auş- nit[81] şi aterizează în Cipru

---

80 Este vorba, după toate probabilităţile, despre cunoscuta lucrare *Românii supt Mihai-Voievod Viteazul.*

81 Max Anschnitt, scris şi Ausschnitt (1888-1959), cunoscut industriaş român din era interbelică, evreu convertit la creştinism şi căsătorit cu o româncă, patronul Uzinelor Reşiţa ş.a., fugit în SUA de teama

(se va întoarce după armistiţiu în uniforma engleză, lucrând pe lângă misiunea britanică în Comisia Aliată de Control, dar în 1947 o şterge

comuniştilor. Moştenirea sa rămasă în România a fost revendicată şi câştigată de urmaşii săi după evenimentele din 1989.

din nou, de data asta după Giuleşti, după ce s-a lămurit cu noii noştrii aliaţi).

18 mai. Perdelele negre de nori descoperă câte un crâmpei de cer albastru. Nu am mai zburat de mult (6 zile e mult!), întâi pentru că vremea e proastă, iar în al doilea rând pentru că nu avem benzină. Afirmaţia pare curioasă, dar acesta este adevărul: nu avem benzină. Nu sondele sunt de vină, ci posibilităţile de prelucrare a ţiţeiului, pentru că bombardamentele americane au atins rafinăriile (şi astăzi au bombardat Ploieştiul, cu 206 bombardiere), dar pentru noi ordinul e clar. Nu intervenim la americani, ci în vânătoare liberă, la Grigori- opol. Acolo cred eu că se dă o luptă, de fapt o diversiune pentru a uşura frontul nordic moldovean. Evenimentele vor arăta adevărata motivaţie. Urcăm uşor sub plafon, la 1 000-l 200 metri. Spre răsărit, spărturile se răresc. Pe alocuri, ploi locale pe care le ocolim în viraje uşoare. Peste tot, curcubeie de o strălucire altfel decât se văd de pe pământ. Iată neclare îngrămădirile de case ale Chi- şinăului, în stânga. Trecem mai departe spre Nistru. în cotul de la Grigoriopol, o bucată de timp bun între doi piloni de ploaie, este un fel de poartă naturală în care nu încăpem toţi şase deodată şi de aceea intrăm doi câte doi. Ieşiţi dincolo, timpul bun se mai lărgeşte, dar de abia mai avem vreme să ne dăm seama de aceasta că, de la o margine de nor, vedem picând vreo 16-20 de *11-2-* uri, aruncând bombe şi trăgând cu armamentul de bord. Sunt escortaţi de 12 Ya/c-uri peste care patru ale noastre dau buzna faţă

în faţă. De la distanţă văd unul, n-aş putea spune dacă vine sau se duce şi, încordat, cu degetul mare pe butonul tunului şi cu arătătorul pe trăgaciul mitralierelor, aştept. Creşte în vizor neînchipuit de repede, deci vine. Deschid rafala de la distanţă, ca să obţin cât de cât o mică superioritate psihologică. „Prietenul” meu însă, temerar, nu se sfieşte să-mi ţină piept. Faţă în faţă, ca doi cavaleri din alte vremuri (dar cu alte mijloace), tragem amândoi. Văd trasoarele pe lângă mine, dar nu mă gândesc o clipă că aş putea fi atins. încă puţin şi Ln/i-ul se fereşte printr-o fentă scurtă, altfel cred că nu aş fi schiţat nicio mişcare să nu intru în el, parcă eram fascinat, parcă nu mai eram lucid când ne-am încrucişat ca două fulgere, la câţiva metri unul de altul, cu peste 1 000 de kilometri la oră (viteza însumată). Apoi virez scurt, peste umăr, ca să-i cad în spate. Coechipierul meu înoată şi el pe undeva mai jos. Acum suntem în cerc vreo nouă avioane, am patru Ya/c-uri în faţă, dar nu pot strânge virajul mai mult ca ei la viteza cu care zburăm, şi 35-ul meu este gata să sară în angajare, tremură ca un arc încordat prea mult. De la vârfurile planurilor, fileurile mari, albe, ale vaporilor de condensare se desprind în curbe elegante. Trag fără convingere, mai mult ca să nu părăsesc lupta. De altfel, nici //-2-urile nu insistă, aruncă bombele şi o întind grăbite, lăsându-ne pe noi, vânătorii, să ne răfu- im între noi. Este o luptă de iad printre norii negrii şi prin ploaia care nu ştiu pe unde pătrunde şi mă udă pe mâni şi pe faţă. La un moment dat, pentru a treia oară în a 51-a luptă aeriană, sunt încolţit. Simt cum un avion din spate se ţine scai

în toate evoluţiile. Un sentiment de apăsare se lasă pe conştiinţă, pe suflet, pe creier: De ce, Doamne? E ca o greutate care se va mări din ce în ce şi pe care, la un moment dat, nu o voi mai putea ţine pe umeri. Manevră după manevră. Zadarnic. în sus urcă pe undeva din adâncuri o mânie oarbă neputincioasă, însă aproape e cortina neagră a unui nor de ploaie. în momentul în care văd prin stânga trasoarele lui roşii, aproape, foarte aproape, bag picior dreapta şi merg derapat. în felul acesta sunt liniştit pentru că faţă de o corecţie a lui normală, numai ghinionul ar putea face să mă lovească. Norul de ploaie se apropie. Arunc o privire în urmă, într-un „S”

grăbit. Patru din opt Ta/c-uri se ţin în fir. Unul singur însă e periculos, pentru că e mai aproape. Schiţez la intrarea în nor un viraj vădit spre stânga, însă în nor virez brusc spre dreapta şi cobor sub el, la limita plafonului, şi aştept. Rusul iese din el, dar înclinat pe stânga, nu mă vede, deoarece mă acoperă cu propriul lui plan. Acum virez şi eu stânga şi îl prind din spate. Deschid rafala, dar tunul tace. Iar s-a încurcat banda? Pentru a câta oară? Hotărât lucru, am ghinion! Păcat de manevra aşa de frumoasă! De abia acum rusul îşi dă seama de cursă. Se zbate în faţa avionului meu ca un peşte. Rolurile s-au inversat şi, deşi ştiu că îmi va scăpa, pentru că nu am cu ce trage, mă ţin de el cu voluptate şi îmi dau seama de panica din sufletul lui încolţit. Scăparea îi vine tot de la nori. Va crede că m-a păcălit. Rămân singur pe cer, la locul luptei, dar încet- încet, de după un nor din spatele unei perdele de ploaie, de mai sus sau de mai jos, unul câte unul, apar şi ceilalţi şi, deşi nu am doborât, cu toţii am uşurat infinit mai mult situaţia trupelor terestre, atacul ruşilor fiind grăbit şi cu efecte minime. Uneori, luptăm numai pentru cei de jos, beneficiari merituoşi ai noştri!

Adunarea prin radio la Chişinău. închegăm celulele şi pornim spre Leipzig. Observ o schimbare în dotarea Grupurilor 1 şi 2 germane din Flotila 52. Toate avioanele sunt noi. După lipsa de până acum, pentru campania de primăvară, unităţile au fost dotate din plin cu material nou. îl văd pe comandantul Escadrilei a IlI-a din Grupul 2, locotenentul Hartmann[82], cu

---

82 Erich Alfred Hartmann (1922-1993), alias „Bubi”

cei 22 de ani ai lui, care a

(Băieţelul) sau „Diavolul Negru”, după cum îi spuneau sovieticii, „cavalerul blond al Germaniei”, faimos pilot de vânătoare, asul aşilor celui de-al Doilea Război Mondial, cu 352 de victorii aeriene dintre care 345 numai împotriva ruşilor, fiind implicat în peste 800 de lupte. Avionul *Me 109* pe care-l zbura era uşor de recunoscut



Erich Hartmann, cel mai mare

trecut cu mult de 220 de victorii; este dezbrăcat până la brâu, călare pe motor cu capotele date jos, lucrează ceva la mitraliere. La gât poartă Crucea de Fier cu Frunzele de Stejar în gradul de Cavaler[83]. Pare un copil, dar e demn de epopeile greceşti. Ni se dă aceeaşi asistenţă tehnică precum data trecută. Merge totuşi puţin mai greu cu alimentarea. Se simte lipsa benzinei, dar mai avem timp pentru o vânătoare liberă în care nu

întâlnim

timpurilor. decât avioane germane, G-uri, *Stukas-uri* şi *Fw 190.* Vin în formaţii mici, se rotesc şi pică

facem un tur de onoare peste

precum nişte ulii, după ce au identificat ţintele privite de sus, din înalt. Ne strângem în formaţie de paradă şi

83după botul său negru. Disperaţi de câte pagube le-a produs, ruşii au pus un premiu de 10 000 de ruble pe capul lui, dar cu toate că a aterizat forţat de câteva ori din varii motive (lovituri ale ACA ori avarii produse de duelurile cu aviaţia inamică], va fi capturat abia la sfârşitul războiului de către americani care, conform înţelegerilor prestabilite cu aliaţii lor, l-au predat ruşilor, care l-au ţinut 10 ani în lagărele Siberiei, până în 1955, încercând fără sorţi de izbândă să-l compromită. După eliberare, a comandat prima escadrilă de avioane cu reacţie a aviaţiei militare vest-germane, botezată „Richthofen”. La 44 de ani, era inspector al aviaţiei de război. în 1967 a fost avansat la gradul de colonel.

[79]într-un final, va dobândi Crucea de Cavaler cu Frunze de Stejar, Săbii şi Diamante.

20 mai, ora 12.10. Telefonul sună la sala piloţilor; Corpul Aerian ordonă o vânătoare liberă tot în sectorul Grigoriopol. 0 formaţie de 12 avioane, condusă de căpitanul Popescu-Ciocănel, îşi ia zborul de pe Tecuci.

Sunt în patrulă cu Greceanu, coechipieri fiind adjutanţii Panait şi V. Florescu. O formaţie splendidă desfăşurată de luptă. Urcăm uşor printre pâlcuri de nori, sunt *Cumulus castelatus,* dezvoltaţi mult pe verticală în coloane de forme bizare, cu bolţi deschise, cu tunele minunate, feerice, de vis, printre care plutim fantomatic. Petice de cer, petice de pământ şi, printre ele, 12 suflete cu speranţele şi durerile lor. Ne apropiem de front. Verific încă o dată armamentul, aprind vizorul, un control rapid al instrumentelor de bord, apoi, cu ochii care vor să treacă dincolo de limită văzului, răscolesc spaţiul spre răsărit. Trecem Nistru la 5 000 de metri şi intrăm la ei, apoi zburăm paralel cu frontul spre Tighina. Cineva anunţă: „Vânătoare inamică dreapta-jos”. Se văd ca nişte puncte negre în fundul unui acvariu imens, înnotând în adâncuri. Sunt cu cel puţin 3 000 de metri sub noi şi deplasaţi spre dreapta. Capul formaţiei noastre manevrează pentru a le cădea în spate, dar realizarea este nefericită pentru că se distanţează prea mult de noi. Pic şi eu. Viteza creşte, primul atac e ratat de toată lumea, apoi, 30 de secunde mai târziu, un *Yak* este lovit şi doborât. Din el se salvează cu paraşuta pilotul rus. în jurul paraşutei, probabil de teamă să nu tragem în ea, se strâng celelalte Fa/t-uri, în cerc. Lupta continuă cu intensitate. Odată, trec aşa de aproape de cel ce cobora în paraşută, încât îl văd bine agăţat în suspante[84], ţinându-se cu mâinile în sus. Părea o marionetă, aşteptând să vină odată pământul salvator. Fiecare

84 Corzile care leagă voalura (pânza unei paraşute) de hamul (harnaşamentul) ei.

apropiere a unui avion de el e o înfiorare. Dacă trage, dacă nu trage? Lupta devine încâlcită, dezlânată, individuală, de câteva ori îmi văd coechipierul făcând eforturi să se ţină în celulă prin viraje care-i vin în întâmpinare, apoi nimic nu mai e clar, G-uri, Yak-uri, fieca-

re luptă pe cont propriu. încă un *Yak* porneşte în vrie pe drumul fără întoarcere şi din el nu sare nimeni; atunci, nu am băgat se seamă, însă mai târziu am aflat că deasupra se plimba un bimotor *Pe-2* (de la Petliakov, constructorul său] care scăpase vederii noastre, probabil cu cineva important în el, deoarece vânătorii ruşi roiau în jurai lui; un bimotor protejat de 12 vânători nu este ceva obişnuit. Cele trei doborâri au produs panică în ei şi, profitând de aceasta, adjutantul Panait s-a apropiat, a tras o rafală cu tunul şi mitralierele şi i-a desprins o aripă cu motor cu tot. în vrie, bimotorul a luat drumul celor trei *Yak-uri.* Ne întoarcem la Huşi, pe micul teren de sus, de lângă cimitir. Acolo, de abia la numărătoare, vedem că lipseşte unul dintre noi. Este adjutantul Vasile Florescu, căzut la inamic. Nimeni nu a putut să spună când şi în ce împrejurare, pentru că finalul s-a desfăşurat individual.

22 mai. Aseară, generalul a venit în mijlocul nostru, la o masă camaraderească, însoţit de minunata lui soţie (o franţuzoaică între două vârste), de un spirit îndrăcit şi de o voie bună, de asemenea în contrast cu von Lisin- gen (colonelul neamţ de legătură de la Corpul Aerian), de asemenea de spirit, însă diametral opus ca nuanţe. Au ţinut vie atmosfera unei seri în care doisprezece oameni, adunaţi din medii diferite, nu prea aveau ce să-şi spună, mai ales în prezenţa mărimilor. în fine, pe la două noaptea, am reuşit să „degajez” şi să dorm puţin pentru că azi, la 8.00, să merg pe aerodrom. Chiar când soseam, avionul meu cel nou (22)

pleca la Huşi cu Sim[85], pentru că al lui, bătrânul 42, nu era gata. înciudat, de abia peste vreo 30 de minute mă sui în 42 (nu prea încântat) şi plec la Huşi, să schimb avionul. Numărul 22 e un minunat *Gustav 6* de ultimul tip, cu cabina *Galand* şi cu toate îmbunătăţirile. Facem cu adjutantul Ţurcanu, coechipier, o vânătoare liberă într-o celulă extrem de mobilă în acelaşi sector Grigoriopol. De data asta însă totul pare mort. Pe tot cerul nu se vede nimic. De abia la intrarea pe Nistru, văd departe de tot, siluete de avioane. Picăm pentru că avem înălţime şi sosind în zonă văd un *Yak* în luptă cu un G-u cu însemne germane. După câteva evoluţii în care Yak-ul nu mai putea să scape, văd ieşind din el o uşoară dâră de fum apoi, îmbrăcat în flăcări, cade în zbor neregulat ca o foaie moartă. în jurul lui, G-ul triumfător, face largi spirale, are un moment de nelinişte când ne vede, dar după ce recunoaşte însemnele, clatină din planuri şi se duce acasă. Rămânem în zonă încă 30 de minute, după care ne reîntoarcem la teren, raportând în sectorul Grigoriopol nimic de semnalat (afară de confirmarea doborârii pilotului rus de către cel german). Mai norocoşi au fost cei de dincoace, care au însoţit bombardamentul greu la Paşcani, deoarece în lupta degajată cu *Airacobra* au doborât patru dintre ele. în general, sectorul activ de luptă pentru aviaţie nu mai e pe Nistru după ce capul de pod de la Grigoriopol a fost lichidat. Grupul 7 îl pierde pe Flaviu Zamfirescu[86] în sus pe Şiret, la

85 Sublocotenentul (r) Ion Simionescu.
86 Pilot brav, cu patru victorii aeriene la activ, doborât la 22 mai 1944 de vânătoarea americană.

nord de Paşcani, doborât în lupta aeriană.

24 mai. De nu s-ar deochea Corpul Aerian, că de câteva zile facem mereu vânătoare liberă. Azi pornim spre Paşcani. Luînd înălţime, avionul meu cel nou trage din greu. Nu e rodat şi „sparge nuci” (expresie tipică pentru motoarele noi, care nu merg uns, din când în când dau un trepidaj) şi, astfel, rămân cam în coada formaţiei. Urcăm spre front pe valea Şiretului. Cineva anunţă: „Trage ACA-ul la Bacău”. în faţă, în stânga, într-adevăr, se sparg pufuleţele negre ale antiaeriene (calibrele mici ale tunurilor jumelate automate au pufuleţe albe). Adjutantul şef Ion Milu vede primul şi anunţă: „Avion de recunoaştere inamic”. Ca o haită ne repezim în urmărire. Bietul rus vrea să scape tăind drumul spre Târgu Frumos, nu-şi dă seama că tocmai asta are să-l piardă. Nenorocul lui e că ne vede târziu şi nu poate să coboare în timp util cei 3 500 de metri care îl separă de pătura de nori salvatoare de dedesubt. Lângă Roman, cam la 10 km est, îl ajungem, toţi aproape concentric; Milu este cel mai aproape şi îi revine de drept atacul. în dreapta mea, la 150 de metri, Costică Lungulescu îmi face strajă. Avionul sovietic se apără slab, câteva rafale doar, apoi uşor, parcă ireal, ca în filme, se desprind din el bucăţi din plan. Se înclină greoi ca o corabie obosită ce se duce la fund, se angajează vertical în vrie şi dispare în nori, dar un plan întreg în flăcări căzuse puţin înainte să atingă partea superioară a plafonului şi e acoperit vederii de plapuma albă de dedesubt. Ne învârtim puţin, căutând o spărtură, apoi trecem sub plafon şi dăm de el

arzând într-o pădure, cu o imensă coloană de fum negru. Alături înflorise la sol o paraşută şi lângă ea, într-o poiană, încă două. Drama se consumase, ne mai învârtim puţin şi plecăm spre front. Tot sectorul e calm, doar la o lizieră de pădure trage artileria fără convingere, probabil că pregătesc ceva. încolo... linişte. Aterizăm la Bacău, comentând doborârea *Boston-uhii.* Milu pleacă cu *Fieseler Storch-u*l să-i aducă pe supravieţuitori. Tot Milu a adus ieri de la Chişinău un avion rusesc sanitar de tip vechi, aterizat forţat, în pană de benzină, şi rătăcit în zona Chişinăului. Construit rudimentar, din topor, ca tot ce este sovietic, îl oprim ca avion de legătură pentru Escadrila 56. Nu mai spun de peripeţiile prin care a trecut, căci avea steaua roşie pe el şi era să fie doborât în drum, de ai noştri, şi împuşcat la T-eu de starterul neamţ, care rămăsese cu gura căscată

etc. Ieşim de încă vreo câteva ori în misiune. Ce să fie liniştea asta pe front? Linişte prevestitoare?

25 mai. Din nou la Bacău. Ne-am învăţat de ieri, dar azi nu ne mai cade nimic. Aici interesată nu este decât Madamme de Chapeau Rouge cu povestea ei (femeie de diplomat, a venit după „Bâzu”; asta înseamnă veacul al XX-lea cu libertăţile lui!). Patru misiuni, patru plimbări, mai de seamă este conlucrarea cu „Moş Neaţă” – *IAR 39.* Bătrânul biplan de recunoaştere pe care îl protejăm în zonă face reglaje de artilerie pe linia frontului. Bieţii băieţi! Fără viteză, fără armament. Ce să mai zicem noi, cei de la vânătoare? După misiune, la liber, o vizită la Tg. Neamţ, se zice că aici s-au cam obrăznicit ruşii. Dar nici de data asta nu găsim nimic. în formaţie strânsă trecem peste teren la Tecuci. A venit „Petrişor” (Piotr). Petrişor este singurul „prins” al lui Milu, dintre cei trei care au supravieţuit doborârii de ieri. Schimb cu traducător câteva cuvinte cu el. E un tip... tipic de rus, blond, tuns specific şi pare destul de cumsecade. îndoctrinat cum e, dovedeşte patriotism din convingere şi ne asigură că 99% sunt ca el. De altfel, de lucrul acesta începem să fim convinşi şi noi, şi credem că războiul e greu pentru că Petrişor are dreptate. Este destul de bine îmbrăcat şi crede că regimul lor este cel mai bun, deoarece nu a văzut şi nu a auzit niciodată de un altul. La început, era înspăimântat de moarte, dar, după câtva timp (două zile), văzând cum ne purtăm cu el, s-a liniştit. E aproape liber printre noi şi

nimeni nu-i face nimic. Tot aşa se vor fi purtând ruşii cu adjutantul Florescu, dacă mai trăieşte? 0 fi scăpat sau o fi fost doborât mortal?

26 mai. Astăzi, nu zbor. Astăzi, ordonanţa mea se desconcentrează şi mă părăseşte. L-am desconcentrat cu mare părere de rău, căci pentru mine personal a fost

ca un frate mai mare prin felul în care mi-a purtat de grijă. L-am trimis la Bucureşti, la biroul „Mobilizări”. Dar fiind moldovean, probabil că se va întoarce cu ceva veşti de acasă. Mi-a trimis Cocuţa o carte de vizită cu câteva rânduri în care mă întreabă: „Vrei să-ţi scriu?” Ce mâţă! O şi văd cu aerul ei candid. Poate că ne vom mai întâlni vreodată, fetiţo, şi n-am să te iert! Braşovul nu ne mai este o piedică. Şenchea îmi face confidenţe. îl bate gândul din ce în ce mai mult să se însoare. Nu degeaba îi zicem noi „logodnicul de profesie”. Mai greu e cu alegerea dintre atâtea.

29 mai. Forţa a 15-a atacă din nou Ploieştiul. Noi tot nu participăm, se menţine interdicţia de a nu acţiona la vest de Tecuci, suntem afectaţi numai frontului în nord şi în est.

30 mai. Trupele terestre progresează foarte puţin spre liziera de sud a satului Cârpiţi, sat care este ocupat de ruşi. Atacul continuă cu furie, dar şi rezistenţa lor este puternică. Au foarte multe mijloace în oameni şi materiale (artilerie, blindate). Ieşim numai în protecţie de *Henschel-e,* care atacă la vârful trupelor noastre de infanterie, încercând să le reducă rezistenţele din faţă care uneori îi ţin pe loc. în prima misiune, coechipier al lui „Bâzu”. îmi place să zbor cu el, deşi e grozav de obositor din cauza manierei lui de a manevra în circ aerian; ne batem joc pur şi simplu cum vrem dincolo de Jijia de opt *Airacobra.* E drept că prind şi ei câteva rafale, dar în general numai de la 90°, şi nu au prea mare şansa să nimerească decât cu

totul întâmplător. Ca spectaculozitate chiar şi pentru mine, ins în cauză, este o luptă formidabilă, aş zice chiar şi amuzantă, dar ca utilitate, nulă, cel puţin până acum. Fapt este că „Bâzu” lucrează numai şi numai în acrobaţie aeriană. Doar în cea de a treia misiune mai am o ocazie clară pe care o ratez, nici eu nu ştiu cum. Un *Yak,* pe care îl atac din coadă, din stânga sus, virează la dreapta şi pică. Stau în spatele Ka/c-ului trăgând, dar el, observând manevra, virează brusc la stânga şi intră de urgenţă în liniile lor protectoare. în cea de a patra şi ultima misiune, cu benzina pe sfârşite, găsesc sub noi 12 Z/-2-uri şi opt Ya/c-uri, anunţ la radio şi „Bâzu”, care nu le văzuse, îmi spune să atac. Pic şi atac, crezând că mă urmează toţi după ce îi pun pe direcţie, dar restul patrulei rămâne sus. Când au observat, erau prea departe de mine. Convins fiind că toţi sunt după mine, atac roiul de avioane, trecând fulger printre Pu/c-urile care degajau surprinse ca potâmichi- le, la dreapta şi la stânga, lăsând descoperite //-2-urile care, şi ele, surprinse în faza atacului, aruncă bombele la întâmplare şi virează pentru a intra rapid în liniile lor. Le urmăresc cu încăpăţânare şi reuşesc să prind o rafală bună într-unul care a luat-o spre pământ, dar deja eram intrat mult la ei, aproape în rasmot şi numai între avioane ruseşti. Cu greu, prin infinite tertipuri, folosind acoperirile de la sol, scap de Yak-urile regrupate în formaţie şi încerc, prin iadul de foc al unui sector activ al frontului, să trec din nou liniile, de data asta spre noi. Este ceva care nu se poate descrie, ca într-un vis urât, o zvârcolire în care numai

dorinţa de viaţă te călăuzeşte; cu burta la pământ, trec printre sutele de explozii ale artileriei, la care se adaugă focul armelor de infanterie care trag ca la „talere”. De peste tot vin raze de lumină care ştiu prea bine că sunt aducătoare de moarte, dar viteza mare şi zborul foarte jos îmi dau o şansă. în priviri furişe, şerpuind lateral, furând mai mult imaginile de iad, fug... Tancuri ruseşti îngropate în pământ, numai cu cupola afară, scuipau din când în când jerbe de foc. Venind din spatele lor, nu au timp să tragă deşi brăzdau pământul răscolit de obuze; în câteva clipe – care mi se par că durează foarte mult trec în fine liniile şi intru la noi, nu fără a primi şi de aici alte jerbe de foc înainte de a mă putea recunoaşte. Ai noştri nu au timp să se lămurească dacă sunt român sau rus şi, până la urmă, tot nu scap; împuşcat de jos într-o conductă de ulei, de abia ajung la Roman înainte de a gripa motorul şi, pentru că e târziu, sunt silit să rămân în oraş. Rătăcind la întâmplare, găsesc de dormit undeva într-o clădire care vrea să fie hotel. Fata care serveşte, târziu, se strecoară în cameră şi apoi în pat, apoi exclamă: „A venit Moldova mare!” Suntem doar la Roman şi râde prosteşte, ca de o glumă bună

31 mai. Grupul 7 ne lasă singuri în Corpul Aerian. Vor lucra în zona interioară cu baza la Boteni.

1 iunie. Cu greu, cu un avion de ocazie, ajung acasă, la Tecuci, unde gazdele mele, trei evreice cumsecade, surorile Wortman, mă primesc îngrijorate. Nu mai vorbesc de

„familie”, pentru Ignati Simionovici suntem singurul sprijin, şi în special de Valy, care pune în priviri o neţărmuită, dar nemărturisită dragoste. Ziua de 2 iunie fac o foame celebră la Roman, nu mai e nimic de mâncare în oraş, indiferent câţi bani ai oferi. Ducându- mă să-mi iau avionul, pe numărul *22* galben al meu, nu-l mai găsesc. îl luase un camarad care, tot ca şi mine, aterizase forţat acolo, crezând că îmi face un serviciu. Interesant, din toată chestia asta nu este (ca experienţă) decât întoarcerea, în fuselajul unui *Henschel 129* (Enache), în care, cât de cât, pot să-mi imaginez senzaţia unuia „cules” de la inamic, cum de atâtea ori s-a întâmplat la băieţii ăştia de inimă, de la Grupul 8 Asalt, care aterizau dincolo, pe orice câmp din liniile inamice, pentru a-şi ridica un camarad căzut, ştiind că ar putea plăti cu viaţa îndrăzneala lor.

3 iunie. Zi încărcată: patru misiuni. Toate însoţiri, trei în protecţia /u-urilor *88* şi una în protecţia *Henschel-e\or 129.* în ultima misiune de însoţire de *Ju 88,* degajam, eu şi coechipierul meu, adjutantul major Mălăcescu (excelent zburător), două /u-uri atacate de *Airacobra* care simţind pericolul, văzându-ne picând de sus pe ele, se lasă păgubaşe preferând să degajeze deşi erau mai multe. Ne luăm locul de câini credincioşi de pază lângă Ju-uri, puţin mai sus şi continuă să ne dăm în „lanţuri”. La toate misiunile acestea participă şi Grupul 2 de *IAR 80* din Flotila 3, a lui Make Mărăşescu (de la Galaţi), în care comandant de escadrilă este şi bunul meu prieten Ghiţă Butnaru. Bieţii băieţi!, îi compătimesc, în ce condiţii au lucrat la americani şi chiar şi aici. Trecem pe lângă ei ca nimica şi când Ju-urile bombardează, degajând în semipicaj, aproape că nici nu pot să se ţină de ele. Triste condiţii de a lupta pe un asemenea avion, care, la şase ani de la prototip a rămas total depăşit.

în sfârşit, în ultima misiune – tot cu „Bâzu”, care mă preferă din ce în ce mai mult –, după ce scoatem *Hen- schel-e\e* din sector, plecăm în vânătoare liberă. Descoperim opt *Airacobra* (din ce în ce mai multe faţă de Ta/c-uri), care ne manevrează, lăsându-ne spaţiu liber de degajare numai spre interiorul liniilor lor, dar cu toată insistenţa noastră de a răzleţi o parte dintre ei, nu reuşim să prindem poziţii bune de tragere. La limita extremă a autonomiei de zbor prindem Bacăul, de unde, din cauza lipsei de benzină, nu mai putem pleca la bază, la Tecuci, astă seară. Alimentarea târzie durează şi soarele apune

deja. Ne-ar prinde noaptea pe drum. Rămân printre străini. Noroc cu 67 Vânătoare al lui Stamatin, dar şi aşa ne descurcăm greu. Dar dacă nu cunoşteam pe nimeni!...

în ţinută de zbor, cu bunda şi cu capul descoperit, descind în cantina Crucii Roşii (iniţiată de Maria

Antonescu), cantină ce merită o menţiune specială, mai ales domnişoara de foarte bună condiţie care ne serveşte la masă în mod deosebit de îndatoritor. „Bursucu” (locotenentul Butnaru) îmi face loc în culcuşul lui confortabil şi bine dotat (îndatoritor ca întotdeauna).

4 iunie. Plafon jos, cer acoperit 10/10. De abia reuşim să facem deplasarea de la Bacău la Tecuci. De misiuni nici vorbă. Nici pe ziua de 5 nu este posibil zborul. E vremea „piloţilor”: rummy şi bridge.

6 iunie. Zi memorabilă. încep să cred că mă nasc în fiecare zi. Aşa se petrec lucrurile de la un timp încoace. Cu Mucenica, Şenchea şi Simionescu, jucăm un bridge în „hruba lui Ataki” (aşa era botezat un bordei cam de 5 pe 5 metri, săpat în pământ de Ţurcanu, prin grija lui Şenchea, şi în care el făcuse un fel de bar). Numai acoperişul ieşea deasupra pământului, acoperiş camuflat cu o foaie de cort. Ne deranjează domnul căpitan Şer- bănescu, chemând comandanţii de escadrilă la dânsul. Este vorba despre vizita mareşalului Ion Antonescu la Tecuci şi de aici pe front. în timp ce primeam directive, intră în sală locotenentul Dinu Pistol, foarte agitat, el care e atât de calm de te scoate din sărite: „Formaţie de avioane americane la 100 de kilometri de Prut cu direcţia Tecuci”. Pentru noi sunt dincoace de linia de interdicţie pe care ne-a impus-o flota aşa că... bucuroşi.

Decolăm în prima alarmă la americani. Fac semn la întâmplare celui mai apropiat, în acel

moment lui Panait, să-mi fie coechipier. Până la T-eu şi o bucată de timp în aer se ţine de mine, apoi, cum am plecat de-a valma, neorganizaţi, dispare, lipindu-se de altă patrulă. Luăm înălţime deasupra aerodromului. Staţia noastră de radio „Albatros” comunică: „Avioane inamice se îndreaptă spre Independenţa”. Ştiu vag că asta este o staţie de CFR

pe Şiret, spre Galaţi, deci într-acolo pornesc. Merg paralel cu Şiretul, căutând să mă apropii de celula lui „Bâzu”, crezând că Panait este în spate. Rămân totuşi mult în urmă şi, la un moment dat, văd de departe formaţiile americane, vag de abia, ca nişte sclipiri. Pus pe direcţie, dau pe radio pentru toţi capul compas, apoi, în- cet-încet, mă apropii, luând înălţime. La Galaţi ajung prea târziu; se vede, judecând după efectul bombardamentului, că au fost serios atinse în special zona aerodromului şi intrarea în tunelul căii ferate. Aici, la Galaţi, este Flotila 3, a lui Make Mărăşescu. La un moment dat, văd în stânga mea şi puţin mai jos două avioane cu bot roşu. Să fie G-uri de la Escadrila 56? Pun motorul în plin şi merg paralel cu ele. între timp, le recunosc după siluetă. Sunt *Mustang-uri* americane. în sfârşit, de când doream şi clipa asta. Mă uit precaut în urmă. Sunt singur. Niciun *Messerschmitt* nu este pe aproape; puţin mai jos, tot în stânga, alte siluete asemănătoare primelor. Caut să iau înălţime mai mare. îi las să-mi treacă în faţă, urc peste ei câteva bune sute de metri, apoi pic uşor, câştigând viteză. Acum am în faţă o patrulă strânsă de *Mustang-uri.* Ariergarda unei formaţii de bombardiere. Alti- metru 6 500 m, vitezometru, viteza indicată 440 km/ oră, viteza reală către 600, poziţie: imediat est de Bol- gradul. Fără să mă mai gândesc la urmări, mă angajez în luptă. Ştiam că unu la patru cu *Mustang-urile* înseamnă aproape sinucidere sigură. Totuşi, atac. Nu fără să-mi treacă prin minte povestea G-ului german care, într-o poziţie similară, a atacat, dar nu a mai putut scăpa şi a fost doborât, însă nimic pe

lume nu mă poate face să dau înapoi. Mă apropii uşor, intru în remuurile celui din dreapta; mergeau fără grijă, în patrula perfectă, ca la paradă. Pic sub ei. Mă axez exact în spate. încă puţin, încă... îl văd crescând în vizor. Acum! Apăs pe trăgaciul [butonul) tunului cu degetul mare de la mâna dreaptă,

simultan cu arătătorul pe trăgaciul celor două mitraliere cu percutor electric. Rafale succesive ţâşnesc şi le corectez uşor, după trasoare. Un moment, americanul parcă nu simte nimic, apoi atins, degajează spre stânga- jos, pe sub celelalte trei avioane, care şi ele, alertate, trag dreapta-sus, într-un evantai protector care vrea să-l acopere. Virez şi eu scurt, urmărindu-l puţin, apoi degajez spre înainte către bombardierele care se apropiaseră în vizor. înainte însă de a degaja, văd că *Mus- tang-ul* din faţă începe să scoată fum. Apoi, absorbit de formaţia de bombardiere, îl părăsesc din vedere. Trag de departe pentru cazul în care nu explodează. între timp, cu tot motorul pe *oberboost* (în plin), pierdusem viteza câştigată iniţial din diferenţa de înălţime şi instinctiv privind în spate îi simt pe cei trei ce se apropi- au; al patrulea nu a mai apărut în lupta care a mai urmat. (Mult mai târziu, am aflat că Ia Operaţia *Frantic,* din 6 iunie, în care venind din Rusia au participat 104 bombardiere şi 42 de vânători, au pierdut două *Mustang-uri* din Grupul 325 – pe locotenentul Gullen şi pe locotenentul Hoffman –, dar nu am ştiut niciodată dacă *Mustang-u\|* meu a fost vreunul dintre ei). îmi fac socoteala clasică: pic zdravăn, câştig 750-800 km/oră, apoi degajez, urcând în soare. Zis şi făcut, numai că *Mustang-* urile nu se lasă şi le văd urcând ca nişte mărgele – unu, doi, trei – după mine. Unul singur e aproape. Urcă, urcă, îl văd privind în spate, prin şi pe lângă blindajul de sticlă care protejează capul, cum trage, axat în coadă, aproape pe verticală, cu cele patru sau şase mitraliere ale lui. Viteza

scade şi rămân aproape de limită. Nu pot urca mai mult. Câştigasem la loc aproape 2 000 de metri şi, dând picior, intru în ranversare pe stânga. Limita e aşa de mare încât parcă stau agăţat în spaţiu, dar bietul G-u executa totuşi manevra. „Prietenul” trece peste mine prin dreapta şi puterea motorului său îl urcă mai

sus, după care face şi el ranversarea şi iar e în coadă, deşi puţin mai departe. Pic, punând din nou *oberboost*- ul (se poate folosi pentru scurt timp). Americanul se ţine. E vizibil că are viteză mai mare şi că urcă mai bine. Americanul se ţine, deci. Fac o vrie largă, ca şi cum aş fi doborât. Degeaba. Virajele strânse, cu mari modificări de viteză; de la capetele aripilor ies fileuri albe de condensare, tonouri, răsturnări şi ranversări, întreaga gamă de acrobaţie de care sunt capabil, evoluând brutal în toate cele trei planuri ale spaţiului. Rezultatul e minim. Pierd doar doi dintre ei, dar al treilea se ţine scai şi pare a fi un pilot foarte bun, nu pot o clipă să-i fac faţă, mereu e în spate. Mă simt cu neputinţă de a scăpa şi asta mă face să nu mai văd nimic de furie; o perdea roşie se lasă peste ochi pentru o clipă. Simt cum clocotesc. Dacă aş fi fost în starea în care sunt, m-aş repezi cu pumnii, cu capul, cu dinţii, fără cuget în el, dar aici sus nu pot să fac nimic. încă o degajare în soare. Trec în urcare clipe nesfârşite, apoi, ca un ciocan greu, răsună o lovitură, şi încă una, sec, fără explozie. Sunt atins, dar motorul merge de parcă nu s-ar fi întâmplat nimic. Observ însă o dâră albă în stânga fuselajului. îmi fulgeră prin cap: radiatorul, blocajul. Unde o fi inelul blocajului? Nu-l găsesc. Cu ajutorul lui se poate scurt-circuita răcirea glico- lului pe un singur radiator. N-am timp să mă uit sub tabloul de bord, unde ar fi trebuit să fie, pentru că sunt total preocupat de evoluţii. Cu trena rău prevestitoare după mine, gândesc febril. Imagini de foc şi explozie îmi trec prin minte şi aproape instinctiv reduc complet motorul, pipăind

pârghia de largate a cabinei, pentru a sări cu paraşuta. Mă atrage, parcă mă fascinează culoarea ei roşie, din stânga-sus, de lângă parbriz. Totuşi, nu vreau să sar. Dar nu am luat foc. După câteva lungi secunde, îmi vine gândul salvator. Reduc compet maneta de gaze, viteza scade văzând cu ochii şi, la 280 km/oră, începe

un circ drăcesc. Fără să fie prea surprins, deşi îi vine mult mai greu, pentru că acum viteza mare este un dezavantaj, „amicul” se ţine, totuşi. Secundele par veacuri şi mi-e teamă că motorul nu mă mai ţine. Deşi fugar, observ că temperaturile cresc. Mă cuprinde o mare delăsare aşa, ca o stare completă de indiferenţă, ca şi cum nu eu aş fi cel în cauză. Trec în straturi de aer cu temperaturi diferite şi cabina se acoperă brusc de o pojghiţă subţire de gheaţă. Nu se vede bine afară. Deschid robinetul de benzină, care spală de ulei parbrizul şi, maşinal, merg în zigzaguri strânse, pentru a evita tirul celui din spate. 0 ultimă angajare, o redresare la 300 de metri (pierdusem în coborâre toată înălţimea venind de la 7 000 de metri], încă câteva S-uri şi mă hotărăsc să-l aterizez forţat undeva, oriunde, să scap odată de gheara asta pe care o simt înfiptă în spate. îmi vine în minte însă că avionul ăsta este dragul meu *22* care, după *5* galben, parcă mi-ar fi frate şi, deşi este nebunie ceea ce fac, nu vreau să-l stric, aşa că scot trenul de aterizare şi aleg o cultură, parcă ar fi orz, strâng centurile de scaun şi aterizez cu inima cât un purice, aşteptând să mă dau peste cap. Terenul moale. Frânează puternic, dar nu se întâmplă nimic, spre mirarea şi bucuria mea. Grăbit, de teamă ca americanul să nu mai vină la atac pe o ţintă fixă, sar din carlingă şi privesc spre cer. Nu se vede nimic. Departe, spre răsărit, un uruit de motor care se îndepărtează. încolo, nimic. Linişte, o linişte nefirească. Răsuflu uşurat. Broboane mari de sudoare îmi acoperă fruntea, spatele e lac de apă. Apoi, din lăuntru, ca un flu-

viu imens, creşte, dă pe margini o bucurie de nedescris, bucuria aceluia care mai poate vedea cerul, soarele, iarba. Vântul adie uşor ca o mângâiere. Dumnezeule mare, ce frumoasă este viaţa când se ridică de jos, din sfărâ- mături! în fond, suntem nişte „gladiatori” moderni. Unul din doi trebuie să moară. Cine o fi ridicat degetul în sus

pentru iertare? 0 paranteză. Mă întrerup din scris, pentru că în camera mea, sfioasă, păşeşte Valy – fata de la Odessa –, cu două scrisori în mână. „Vrei citeşte cu mine?” întreabă cu glas moale, tărăgănat, de parcă ar fi o eroină a lui Radu Tudoran. Şi i-o citesc cu explicaţii. E puţin tristă de ceea ce află, apoi i se aprind ochii de cicoare. „Dacă Dumnezeu a vrut aşa, atunci bine.” Nu se poate abţine însă şi tremură toată, înlănţuindu-mă cu braţele, în timp ce buzele se deschid ca două petale de mac într-un sărut care ar vrea să dăruiască o jumătate de viaţă. Mă strânge transfigurată şi tremură, aşa cum au văzut-o ascultând *Aida,* la Opera din Odessa. Eu nu simt decât milă, infinită milă pentru sufletul acesta care se dăruieşte neprecupeţit. Dar Valy nu poate sta mult în camera mea şi, cu regret în privire, pleacă.

Reiau firul de lângă avionul căzut. îmi arunc ochii de jur-împrejur. Departe, cam la 600 de metri, un bătrân. Strig din răsputeri să se apropie. Şade încremenit, rezemat de toiagul lui. încerc să merg spre el. Se îndepărtează grăbit şi e imposibil să-l aproprii. Mai departe, altul, la grăpat. Las avionul şi mă duc spre el. Nu se teme. A făcut armata la noi, dar pentru orice eventualitate ţine o furcă la îndemână. în fine, se lămureşte cine sunt şi îl întreb de localitatea cea mai apropiată. Dar totul se rezolvă prin venirea unui sergent-major de jandarmi. îi las paza avionului şi ies la şoseaua principală spre Bolgrad, ca să vorbesc la telefon cu baza de la Tecuci. Şoseaua albă şerpuieşte domoală printre culturi, urcând şi coborând cu mici diferenţe de nivel. Nici ţipenie de om. De

case, nici vorbă. De abia după vreo cinci kilometri, ajung un moş ce se odihnea la marginea drumului. îl întreb: „De unde vii, moşule?”. „De la Fântâna Djinilor”. Imaginaţia îmi zboară la ceva vechi, neclar, în legătură cu duhurile pustiului. Moşul mă priveşte cu ochi goi şi, din gura cu un singur dinte uitat în faţă, nu iese niciun cuvânt. E ca un lacăt pe care vrea să-l ţină închis. „Şi unde te duci?” „La Bolgrad, la lucru”, şi iar tace. 1 se pare că a vorbit destul, se scoală şi merge la drum, ca omul. Cu pas întins, dar nu grăbit, ştiind că mai are în faţă mult de mers. îi spun că am căzut cu avionul, că au bombardat americanii Galaţiul. într-un târziu, ca o supremă concesie, îmi răspunde: „Duminică s-o rugat tot norodul pentru dumneavoastră în biserică şi or plâns femeile şi or cântat preoţii ca să se mântuie războiul, că de acuma s-ar putea găta.” Apoi tăcut, închis, şi-a văzut de drum alături de mine ca şi cum ar fi fost singur. Obosit, plin de praf şi bătut de arşiţă, după câtva timp mă opresc iar: „Moşule, pe aici nu trece nicio maşină?” „Ba trece. Pe dumeanta te-or lua. Dar trece rar”. Şi iar tace. Maşina nu a trecut, dar a trecut o căruţă care „m-a luat”. Moşul s-a mulţumit doar cu a face cu mâna un semn care ar fi vrut să spună „Duceţi-vă voi, că eu sunt învăţat să merg pe jos” sau „Lasă, n-aveţi grijă de mine”, şi a rămas. Oamenii aceştia sunt doborâţi de resemnare, încovoiaţi. Parcă nu mai cred decât într-o fatalitate care-i conduce. După vreo şapte kilometri, în fine, apare un sat, Karakut. Mă uimeşte biserica nespus de mare şi de frumoasă, cu turlele ei mândre. în fine, din spate se aude o maşină. 0 opresc şi, instalat

confortabil lângă un căpitan de la Armata a 6-a continuăm drumul. îmi vin în minte cuvintele moşului: „Pe dumneata te-or lua”, apoi pauza lungă din care se înţelege „dar pe mine...” Urcăm, coborâm, urcăm, coborâm. Mi se pare nesfârşit şi îl văd în gând concret. E drumul dintotdeauna şi pentru totdeauna al omului. Acum eu devin morocănos şi răspund în monosilabe vecinului meu care „vrea să ştie”, în fine, apare Bolgradul, oraş deslânat, pe malul lacului lalpug, prăfuit, parcă bătut de Dumnezeu, şi totuşi aici

trăiesc oameni care se zbat, care speră, care doresc şi care ajung. Rarii trecători de pe strada principală, care coboară la lac, întorc capetele miraţi, am impresia că-i atrag cizmele mele largi, îmblănite, cu harta înfiptă la carâmbul celei din dreapta. Nu fără greutate, reuşesc să obţin legătura cu Tecuciul, prin care mi se promite un avion de legătură pentru depanare. Mă întorc liniştit, drumul către înapoi (16 km) îl fac într-o camionetă germană ai cărei ocupanţi se arată foarte miraţi şi comentează febril „invazia”. Azi de dimineaţă, au debarcat englezii şi americanii în trei puncte pe coasta franceză, în apropierea peninsulei Cotentin, cu obiectiv imediat portul Cherburg (aşa ştiam noi pe atunci). De felul cum se vor lupta armatele germane din vest va depinde întregul mers al războiului.

întors la avion, îl examinez. Un proiectil intrat pe dedesubt îmi taie legăturile radio, intră în peretele din spatele rezervorului de benzină, trece prin el perforân- du-l şi se opreşte în blindajul din spatele scaunului meu, pe care îl înfloreşte între omoplaţi, dar nu-l străpunge. Altfel, l-aş fi simţit exact în coloana vertebrală. Blindajul şi-a făcut pe deplin datoria. Pentru asta trebuie să-i mulţumesc lui Willi Messerschmitt. Altă lovitură trece prin radiatorul stâng de apă şi se opreşte undeva în plan. Alta îmi perforează o pală de la elice şi, în sfârşit, încă una trece prin fuselaj, undeva fără importanţă. Am scăpat destul de bine faţă de cele şase mitraliere ale lui. (Şase?). într-un târziu, când începusem să mă impacientez,

apare pe şosea, jos de tot, de parcă era automobil, *Fieseler-u* escadrilei lui „Jean Păr” (în aviaţie, fiecare are porecla lui); este locotenentul Ion Petrescu, comandantul Escadrilei 115 Legătură, veche cunoştinţă de la liceul militar din Târgu Mureş, unde îl avusesem elev gradat (fiind mai mare decât noi), escadrilă care

ne-a făcut multe servicii. Pana la avion durează, reparaţia provizorie nu poate fi făcută de maistrul meu, Petre loachim, în mai puţin de trei ore, şi ne-ar apuca noaptea, aşa că plec la Tecuci, urmând să mă întorc mâine. Când aterizează *Fieseler-u\,* este aproape seară. Băieţii sunt deja la popota „Pe Strada Mare”. Mircea îmi povesteşte că au fost îngrijoraţi Până când am dat telefonul, îmi strânge mâna şi cu afectuoasă prietenie, mă felicită pentru *Mustang-u* probabil doborât, dar mai ales pentru scăparea mea miraculoasă. Singur, Şerbănescu nu vrea să creadă că *Mustang-u* este mai bun decât G-ul, dar nu i-aş dori să se convingă personal. Evreicele mele, bunele mele gazde, care mă aşteaptă cu şerbet de trandafiri, surorile Wortman, mă roagă politicos să mă mut, pentru că nu mai pot suporta emoţiile pe care le produc mai în fiecare zi. Se pare că au dreptate.

9 iunie. Pentru astăzi, generalul comandant al Flotei a 4-a germane, DeEloch, a fixat – la dorinţa noastră – botezul grupului. La ora 12.00 punct, apare avionul lui, un *Heinkel 111 cu* steguleţ de comandament fluturând lângă cabină, escortat de şase *Messerschmitt-uri* vopsite cu cocarde româneşti. Aterizează. *Heinkel-u* ocupă latura din fund, iar cu trei G-uri în stânga şi trei în dreapta formează un fel de careu. Aici are loc o scurtă slujbă religioasă (locotenentul Bendas, care ştie bine germana, îi dăduse raportul la coborârea generalului din avion), apoi generalul (ulterior) mareşal, cu

tradiţionala sticlă de şampania în mână, rosteşte cuvintele: „Vă botez cu numele meu. De azi înainte, grupul se va numi Otto DeEloch-Şerbănescu”, spuma vechii sticle de şampanie franţuzească *Veuve Clicqot* stropeşte avioanele după care sticla sare în ţăndări, lovită de jamba unui G-u. Momentul este oarecum emoţionant, se vede că bătrânul

zburător, vânător al Primului Război Mondial, din marea generaţie a eroilor Richthofen şi Boelcke, Guyne- mer şi Fonck[87], trăieşte clipa de faţă cu oarecare emoţie. Vorbeşte scurt şi simţit, iar Şerbănescu îi răspunde la fel. La masa camaraderească ce a urmat, „naşul” intră în atmosferă; colonelul Rohre, din statul lui major, e de o voioşie fără seamă şi dă curs liber unei bucurii nestăvilite; devine deosebit de simpatic când spune: „Mă bucur de ospitalitatea cu care suntem primiţi, ăsta e un obicei românesc, dar tot după un obicei românesc, în astfel de ocazii trebuie să vii cu buzunarele pline şi de aceea vă anunţ că în afara celor şase avioane *Me 109 G6,* care sunt un cadou pentru grup, vă mai ofer 500 de sticle de şampanie, iar pentru comandantul grupului, o maşină tip *Volkswagen”.* Mai atent nici că putea fi, reuşind să ne clatine părerile anterioare. Totul se termină într-o însufleţită atmosferă camaraderească, asta cu atât mai muft cu cât Rohre promite şi completarea numărului avioa- nelor la 40 în grup (şi s-a ţinut de cuvânt, în august, puţinii piloţi rămaşi aveau câte două avioane, zburând cu cel curent sau cu rezerva, de la caz la caz], şi *Heinkel-u* – cu steag de comandament fluturând – pleacă pentru alte griji, cu omul care poartă pe umeri o mare parte, dacă nu întreaga povară a aviaţiei frontului de răsărit. La masă, şi noi îi facem o surpriză. Bucătarul pregătise o uriaşă îngheţată,

87 Manfred von Richthofen, Oswald Boelcke, Georges Guynemer şi Rene Fonk, piloţi de vânătoare celebri din Primul Război Mondial, primii doi germani şi ultimii doi francezi.

acoperită complet cu frişca în care, în jumătăţi de coji de ouă, turnase un coniac tare şi îi dăduse foc, intrând cu tava în flăcări, la care generalul, curios, întreabă: *„Was ist das?”* („Ce-i asta?”, *Ib.germ.').* Şi, triumfal, i se răspunde: *„Gefrorene!”* („îngheţată!”, *Ib.gerrrt).*

10 iunie. Nu am decât o notiţă fugară: 46 bombardiere şi 48 *Lightning-uri* atacă zona Bucureşti-Ploieşti venind din sud, pierd 22 de avioane (unul cade la 100 de metri de grădina casei noastre de la Frunzăneşti, unde aveam mama şi sora refugiate, 18 km sud Bucureşti, aproape atingând în rasmot, coşul casei). Este ziua de glorie a Grupului 6 Vânătoare IAR 80 comandat de căpitanul Dan Vizanty („Monşer"). în această luptă cade şi colegul nostru de promoţie Niculae Limburg, zis „Generalul", regretat de toţi (operaţie *Frantic* – zbor în suveică[88], veniţi din Rusia, de la baza de la Poltava).

11 iunie. Alarmă! *Flugleitung-ul* (conducerea germană a zborului) trage rachetă după rachetă şi stelele lor roşii nu prevestesc nimic bun. Deşi „22" este în *Verft* (atelierul german de reparaţii), tot decolez cu „15". Aliniaţi la start, punem motor unul după altul, aproape în formaţie strânsă. Iniţial, fac celula cu Şenchea. Stau un timp lângă el. Vreau să-l păzesc, dar văd că vrea să mă trădeze şi să se ataşeze de „1", care este tot singur. S-a plecat dezorganizat, în grabă, nefixându-se coechipierii; în „1" este Şerbănescu. Pentru că am câştigat puţină experienţa de data trecută cu

---

88 Zborul „în suveică" sau „în pendul", procedeu al avioanelor de bombardament americane, în al Doilea Război Mondial, care decolau de pe bazele italiene de la Foggia, bombardau zona petrolieră Ploieşti, apoi aterizau în U.R.S.S., la Poltava, unde alimentau şi, a doua zi, decolau din nou, bombardau Ploieştiul şi aterizau pe bazele lor de la Foggia. Se evita în acest fel un drum în gol.

americanii, şi pentru că este „1” îl părăsesc pe Mircea şi mă alătur în celulă de căpitan. Urcăm din greu, cu viteză optimă. La un moment dat, când avem cam 5 000 de metri, văd formaţia inamică în faţă şi, ca de obicei, mai sus (la primul bombardament au venit la 100 de metri şi chiar mai jos, şi la ultimul

lor bombardament, la 18 august, aveau să bombardeze de la 8 400 de metri; învăţaseră ceva!]... Merg spre Focşani. Trecem pe dedesubt în stânga lor, urcând mereu. Mă uit atent pentru a descoperi vânătoarea de însoţire, dar nu se văd nicăieri încă. înşirate în rânduri strânse, ca nişte plutoane compacte de infanterie, strălucind în soarele reflectat de aluminiul fuzelajelor şi aripilor lor, „liberatoarele” trec. Ajungem paralel cu ele şi la aceeaşi înălţime... Niciunul nu iese din rând, niciunul nu rămâne în urmă. Trec chiar acum peste Focşani şi bombardează aerodromul şi partea de vest a oraşului, în zona cazărmilor. Judecând după praful şi fumul care se ridică, au lovit destul de bine. Ceva neclar arde. Avem 7 000 de metri şi este imposibil de atacat. Formaţia continuă drumul spre Buzău. Ne învârtim în jurul ei ca o javră care ar muşca un dulău, dar care anume nu se hotăreşte. în fine, ni se pare că unul este mai izolat. Atacăm în şir indian şi ne primeşte cu un foc îndrăcit din turela de sus şi din cea din coadă. Şerbănescu pusese motorul în plin şi nu pot să-l ajung. Aş fi preferat să fim în linie, ca să dispersăm focul mitralierelor lor. Trasoarele americanului îmi zboară pe lângă parbriz ca nişte licurici. Trag până foarte aproape, degajez şi revin a doua oară la atac, moment în care văd în spate, deasupra, un pâlc de vânători. Anunţ pe „1” prin radio şi, cum eram numai noi doi, nu angajăm vânătoarea şi degajăm. Cu ochii în urmă, la vânători, văd cum cade bombardierul. Arde aripa dreaptă cu cele două motoare, ca o torţă vie. ÎI vede şi Şerbănescu şi şi-l asumă! El

trăsese de trei ori. Ne reîntoarcem la teren. Bilanţul zilei: cinci avioane doborâte şi doar unul e declarat de căpitanul Popescu-Ciocănel. Colea Naghirneac, cu numărul „4”, are ghinion: lovit în plin şi doborât pe lângă Buzău, reuşeşte totuşi să-l aducă la sol, punându-l pe burtă. încă nu pot spune că a crescut mult experienţa cu americanii, dar cu puţin noroc, vom putea sta de vor-

bă din ce în ce mai bine. Nu m-am hotărât nici la poziţia cea mai bună de atac a bombardierelor. Trebuie să mai căutăm şi să experimentăm scheme.

14 iunie. Ieri a venit la noi *Oberst* Hrabak[89]; comandantul Flotilei germane *(lotke* 52). Este un tip bine făcut. Are cam 35-38 de ani, aliură de comandant, cu hotărâre în priviri şi cu Crucea de Fier la gât. Recunoaşte că aşa nu mai merge. I s-a dat iniţiativa totală în combaterea americanilor şi escadrilele lui începeau să se rărească (cum avea să mărturisească mai târziu fostul nostru instructor şi prieten Helmut Lipfert, în capitolul *Vara românească,* din cartea lui) şi a hotărât aşa: La data asta dispune de trei grupuri de *Fw 190* şi de trei grupuri de *Me 109G,* la care ne adăugăm noi, cu un efectiv de circa 20 de avioane şi Grupul 7 cu ceva mai puţin. Formaţiile americane decolând de la bazele lor din Italia sau din Rusia, sunt detectate imediat ce iau înălţime. în acest moment, tuturor acestor grupuri dispersate pe diferite terenuri li se transmite indicativul *Sternflug* (Zbor în stea). Aceasta însemna că toate decolează în alarmă şi aterizează pe terenul de la Ziliştea, unde se



Dietrich

89 Dietrich „Dieter” Hrabak (1914-1995), as al aviaţiei de război germane în al Doilea Război Mondial, cu 125 de victorii aeriene în circa 1 000 de misiuni de luptă. Numai pe Frontul de Est a cumulat 109 victorii aeriene, restul în Vest.

efectuează concentrarea lor. Fw-urile *190,* cu un efectiv de aproximativ 40-45 de avioane, pentru că au motor în stea şi, astfel, protejază mai bine pilotul la tragerile din faţă, plus că are şi armament mai puternic, atacă în formaţie strânsă (aşa cum este şi

misiunea de asalt). în acest timp, cele cinci grupuri de G-uri angajază vânătoarea inamică, asigurând protecţia Fw-urilor. în caz că nu este întâlnită vânătoarea, atunci G-urile aşteaptă şi atacă după ce formaţiile de bombardiere sunt dispersate măcar parţial de Fw-uri. Teoretic, îmi pare minunat şi promite rezultate frumoase, de aceea, azi, ne bucurăm grozav auzind că vin americanii. Decolăm liniştiţi şi, în grup, aterizăm pe Ziliştea. Săgeţi mari, cu indicativele grupurilor, ne arată locul unde să tragem pe teren. Rulăm spre săgeata noastră cu 9 Vânătoare. De abia tăiem contactul şi cisterna de completare a alimentării a şi tras lângă mine (sunt vreo şase). Asistenţa tehnică, mecanici, armurieri şi radişti trec din avion în avion... totul merge matematic. Slăbim centurile de scaun fără să ne dăm jos din avion şi ni se şi aduce cafea de băut (slabă, în loc de apă pentru a preveni bolile de stomac), biscuiţi, bomboane şi ciocolată. Cu inima crescândă, fiind primii aterizaţi, văd venind formaţiile germane în rânduri strânse. Astăzi suntem în formă, dar parcă e un făcut, după traversarea Iugoslaviei, înainte de a ajunge la Dunăre, americanii au virat stânga pentru a bombarda nu Valea Prahovei, ci Budapesta. Sincer, ne pare rău, am fi vrut să vedem mutra americanilor la o reacţie puternică şi organizată cum nu au mai întâlnit până acum. Cuminţi, avioanele îşi iau zborul, fiecare grup spre terenul lui de bază. Jos Ia sol eram între Cos- tică Lungulescu şi „Bâzu” Cantacuzino, şi mă simţeam liniştit fiindcă aveam piloţi unul şi unul.

20 iunie. Pe terenul nostru de la Tecuci, de câteva zile, suntem sâcâiţi în jurul orei 08.00, de câte un avion de recunoaştere rusesc. Un *Boston* sau un *Pe-2* trec la mare înălţime. Ştim că ne pozează (şi ne uităm în sus, să ieşim şi noi). Astăzi, îl pândim cu gândul să îl dăm jos. Şi atmosfera se pretează, căci condensează uşor vaporii

de apă în urma trecerii lui, în lungi trene, făcându-l uşor de detectat.

Ora 08.00... Un zbârnâit de motor cu codiţa de cometă face ca patru avioane să ţâşnească în aer. Rusul trece la verticală şi se îndreaptă spre Focşani. Milu şi Dârjan sunt pe urmele lui... cu greu îl ajung. Este un *Pe-2,* care are viteza destul de mare şi este şi manevrabil. Ca să scape în evoluţii, pierde toată înălţimea, ajungând în rasmot. Deasupra Belgradului, unde a ajuns acum, e cu burta pe pământ, şerpuind printre acoperiri (pomi, coline etc.j. Milu trage, dar, ca de atâtea ori, tunul tace şi numai cu mitralierele reuşeşte să-i ia un motor. Mergând derapat îşi păstrează linia de zbor. De jos, de la sol, adjutantul Pukas, de la Asalt, care era în zonă, povesteşte că a alergat cu o maşină după el, crezând că e doborât şi că pilotul îl va pune pe burtă. Mitraliorul rus, din întâmplare, împuşcase în picior un cetăţean care căsca gura la luptă. Până la urmă, se pare că *Pe-2-ul* a trecut pe mare la Odessa, scăpând. Ei spun că l-au doborât, dar nu au probe suficiente. Câteva minute după decolarea lor, plec şi eu val-vârtej, după o altă urmă de condensare ce se contura venind dinspre Bârlad. Printr-o splendidă manevră, urcăm în faţa lui pe aceeaşi direcţie, cu 290 km/oră, la o distanţă de 10-15 km şi el mergea exact în spatele meu, cu peste 400 km/oră, urmând ca, inevitabil, pe la 5-6 000 de metri să ne întâlnim. Nu ştiu dacă m-a observat sau nu, pentru că încearcă câteva S-uri pe care le parez din timp. Observarea lui este foarte grea, deoarece trebuie să mă uit peste blindaj, exact la 180° în spate. Merge inevitabil spre

soartă... îmi fac socoteala în gând: ăsta nu poate să-mi scape... în fine, mă ajunge şi trece exact la verticala mea, la câteva sute de metri. Cu ochii pe el, privind de data asta drept în sus, aştept să se distanţeze puţin ca să capăt un unghi de observare mai acceptabil. Mi-a înţepenit gâtul privind în poziţii

imposibile şi, din când în când, mă trezesc în limita de viteză, comenzile devenind moi, gata să mă angajez. O privire furişă la vitezometru arată ceva spre 140 km/ oră. Când aproape atinsesem înălţimea lui şi mă apropiam tot puţin, pe dedesubt, pregătindu-mă de tragere... rămân cu gura căscată... în viteză, venind mai de sus, mă depăşesc alte două G-uri. Erau ceilalţi doi decolaţi pentru prima recunoaştere (Pe-2-ul), care sosesc dirijaţi prin radio, cu nici două minute înaintea mea. începe să- mi fie necaz că mi-au luat de la nas. Sunt Costică Lungulescu şi cu Panait. Primul trage Lungulescu... Nu văd încă nimic la ţintă. Revine trăgând din nou şi Boston-ul, pentru că *Boston* era, lasă o dâră albă, mergând înainte. Acum vine şi Panait la atac... încă puţin şi între motorul stâng şi fuzelaj apare o limbă de foc. Din el pare că sare o paraşută care nu se deschide, între timp ajung şi eu... Nu mai este timp să trag o rafală. Cu motorul stâng complet incendiat, continuă să se menţină în linie de zbor. Dedesubt, cam la 3 000 de metri, este un strat de nori. Pică cu intenţia să intre în ei. îl urmăresc îndeaproape, ca să-i văd foarte bine insignele laterale. Intră în nori... cobor după el. Perdeaua este prea subţire, nici nu-l poate ascunde şi se hotărăşte să vină la pământ. Cam la 300 de metri, în aer fiind, e prea târziu pentru el, pentru că aripa consumată de foc cedează şi se desprinde, în mişcări necontrolate, ca o frunză desprinsă dintr-un copac. Nu sare nimeni cu paraşuta în evoluţiile lui... nici nu cred că se mai putea. Atinge pământul aşezându-se pe spate, între nişte trestii în lunca Prutului, imediat la nord de

Brateş. Cum sta pe dos, din el se mai vede fuzelajul cu aripa dreaptă vopsită în albastru deschis precum cerul. Aripa pe care, ca un stigmat, apare steaua roşie în cinci colţuri, pecete de mormânt pentru un *Boston* prăbuşit din înalturi. Descriu câteva cercuri largi şi, deşi îmi sunt duşmani, nu sunt bucuros, ba parcă aş zice contrariul.

Mă gândesc că acolo, departe, dincolo de Nistru, în împărăţia întunericului, au avut şi ei câte o inimă caldă care astăzi îi aşteaptă în zadar.

21 iunie. Aseară, am fost la Nicoreşti cu Costică Lungulescu, după vin, pentru cantina lui „Chiţu”. Costică întreabă la o uşă: „Moşule, ai văzut avionul ăla care a venit de dimineaţă pe aici? Eu l-am doborât!” şi statura lui mare e ca o apăsare pe vorbă... râde cu toată faţa şi se uită la un butoiaş... „Ai vin pentru noi? Dă-ne din cotro- felniţa aia!”... Şi moşul ne-a dat bucuros.



Vizita mareşalului Ion Antonescu pe front, aici exact cu un an înainte (7 iunie 1943],

Se pare că azi nu este nimic de făcut şi totuşi, pe la 17.00, vine într-un suflet căpitanul Pretorian, de la Corpul Aerian [care ţine B-3-ul[90]), anunţându-ne că a decolat de Ia Râmnic cu un*Ju 52* german mareşalul Antonescu şi să mergem la Bacău, ca să-i facem însoţirea. Aşteptăm să treacă peste aerodrom şi decolăm după el în alarmă. îl ajungem imediat. Este o

90 B-3, Biroul de informaţii al Aviaţiei.

misiune de onoare şi nu e nicio şansă să întâlnim ceva, dar mai ştii?

23 iunie. Din nou la Bacău. De data asta, Mareşalul pleacă pe front. De la un castel de nu ştiu unde decolează cu un *Fieseler Storch,* care trece pe terenul de la Gherăieşti. l-l ducem la Davideni şi, pentru că se pare că misiunea e periculoasă pentru *Fieseler,* mai participă la însoţire şi patru A4/?-uri *80* din Escadrila 67 comandată chiar de Gheorghe Butnaru. După cât se vede, căile noastre se întâlnesc şi în aer. Ne despart câţiva zeci de metri, dar nu ne putem întâlni; avem alt destin. Aflu că au intrat iar formaţiile americane în ţară, cu 156 de bombardiere. Cum eram şase, îl las pe Ciocănel acolo, cu o patrulă, şi eu, cu o celulă, decolez pentru Tecuci, în aer sunt avertizat pe postul de radio terestru că spre Galaţi am putea găsi formaţii inamice. Sparg două plafoane în zbor fără vizibilitate cu giro-orizontul (splendid instrument) şi ajung la 6 500 m, dar nu găsesc nimic. Formaţia trecuse spre Chişinău... făceau misiuni în pendul, cu aterizare la Poltava, în Rusia. Sosisem prea târziu... La 4 500 m era şi Şenchea, cu celula lui, decolat de pe Tecuci, dar nici el nu a fost mai norocos.

26 iunie. *Sternflug.* Adunare la Ziliştea. Decolăm pe escadrile, în formaţii strânse, cam 16 avioane dintre care două rămân pe teren din cauza cauciucurilor (avem o acută lipsă de cauciucuri, pe multe se vede a doua pânză de susţinere). Panoul roşu cu săgeată, Grupul 9, ne indică locul nostru de parcare pe teren. Vreau să mă dau jos din carlingă, dar un neamţ îmi spune că nu mai e mult şi mai bine să stau legat. între timp, au şi sosit cu ciocolată şi biscuiţi, cu

cafea neagră... Sunt admirabili organizatori nemţii ăştia! E o căldură sufocantă, ora obişnuită a alarmelor... 10 şi ceva. ACA-ul începe să tragă lovituri rare... e prealarmarea. Pe şosea fug maşini cu cetăţeni din oraş, în dispersare, în afara localităţii. Apar şi rachetele roşii cu stele multe, acesta este semnul de decolare. Mecanicii

învârt silitori la bendix, avioanele pornesc, se aliniază la start şi, fără incidente, decolăm. în aer, mă strâng în patrulă cu „Bâzu” Cantacuzino, urcând zdravăn. în curând, ghidaţi prin radio, dăm de formaţiile de bombardiere care deja lansaseră bombele. Mergem paralel cu ele şi din tot grupul suntem numai noi patru care am urcat cel mai tare. „Bâzu”, cu Lungulescu lângă el, se hotăreşte să atace o formaţie de 12 bombardiere mai izolate şi fără vânătoare de protecţie. O atacăm din spate, de sus, lateral cam la 30°. După primul atac, în care suntem primiţi cu focul concentrat al mitralierelor lor (cam 60 pot trage), nu mai suntem decât trei. Revenim la atac cam în aceeaşi poziţie. Suntem aproape de Alexandria. Un *Liberator* face explozie în aer. La ultimul atac am rămas numai doi, eu şi „Bâzu”. Un G-u (al treilea) a pornit-o în jos şi nu-l mai pot urmări absorbit de manevre. Mă strâng lângă „Bâzu”, aproape în formaţie de paradă, şi atacăm iar şi iar, de data asta mai mult din spate şi mai jos, primind numai focul turelelor de coadă... Deasupra lor, sus, încep să apară şi vânătorii... de bună seamă *Mustang-uri.* Din faţa noastră, exact la înălţimea formaţiei de bombardiere, cinci avioane strânse atacă frontal. Astea sunt dintre G-urile germane, care trec ca fulgerul pe sub bombardiere. Nu văd să cadă niciunul dintre americani. Mai atacăm o dată, apoi rupem lupta; în doi nu este re-comandabil să ne angajăm cu vânătoarea lor. Rămânem totuşi în patrulare la mare înălţime, poate mai găsim ceva izolat, dar nu avem norocul ăsta. Nu ştim nici efectul real al

atacurilor, pentru că hipopotamii ăştia înghit multe proiectile şi nu cad imediat, ci uneori mult mai departe (ieşind din raza noastră de vedere). Pentru că am stat mult în aer, „Bâzu” hotărăşte să aterizăm pe Pipera. Motorul meu, de altfel, nu mai merge prea bine, aşa că aş vrea să fiu cât mai curând jos. Aterizăm... Pe teren nu mai e nimeni, au plecat la alarmă... Primul care se întoarce



Mihail (Leu)

este Leu (comandorul Mihail Roma- nescu, comandantul Flotilei 1 Vânătoare). Ne întreabă ce am făcut şi ne sfătuieşte: „Măi băieţi, fiţi prudenţi... Nu realizaţi nimic dacă doborâţi unul şi sunteţi doborâţi... Nu vă mai angajaţi cu formaţii mari!”

Leu are dreptate, ne ducem unul câte unul... Astăzi a căzut Cos- tică Lungulescu. îmi aduc aminte că eram trei, apoi am rămas numai eu cu „Bâzu” şi, dintr-o degajare în jos, el nu s-a mai redresat... Costică, cu zâmbetul lui larg, din toată inima, cu refrenul lui: „Nu-i elegant”...

Decolăm pentru Tecuci. Motorul meu nu merge bine deloc. Şenchea, care venise şi el pe Pipera, mă rugase să rămân cu el pentru că avea un cauciuc spart. Nu vreau şi în curând regret, căci ajuns lângă Buzău „trebuie să aterizez”, şi când spun *trebuie,* înseamnă că sunt aproape de accident. Preocupat de motor, cu capul în cabină, la instrumentele de bord, nu urmăresc atent unde sunt, întreb pe „Bâzu” prin radio care este primul teren şi îmi răspunde: „Ai în faţă Buzăul”. Scot trenul, picând în priză directă şi prind cu bine terenul înainte de a gripa motorul. Tot prin radio, îl rog să-mi trimită un avion să mă ia azi. între timp, stau de vorbă cu căpitanul Parsifal... Este venit cu o patrulă de L4/?-uri *80* şi prin intermediul lui interogam (în engleză) un american foarte simpatic, pilot pe o fortăreaţă, doborât astăzi. Aşezat oarecum in- diferent la ce este în jurul lui, pe o paraşută, cu

care se salvase, fumează şi am impresia că ne compătimeşte. în orice caz, este resemnat şi parcă îi dă siguranţă faptul că face parte dintr-o mare naţiune! E liniştit că este prizonier la români. într-un târziu, apare adjutantul Ţurcanu cu un *Fleet*. Decolăm imediat, dar pe drum, din cauza

unui front de furtună, trebuie să ocolim mult spre sud şi navigând „interogat”[91] – mai mare ruşinea! nimerim la Iveşti, la Grupul 5 Bombardament, la care alimentăm avionul şi, de abia spre seară, la Tecuci.

9 iulie. încă de aseară, s-a dat ordinul ca să ne deplasăm pentru lucru pe terenul de la Iaşi. Se urmăreşte rectificarea liniei frontului şi cucerirea câtorva observatoare într-o acţiune locală. lată-ne pe un teren care mai respiră atmosfera de front pe care am uitat-o. De la Slaviansk, Kramatorskaia, nu am mai trăit astfel de senzaţii.

Ora 06.00, probabil a devenit cert, acum se substituie orei „H”. La 06.00 punct începe un tir formidabil de artilerie, ce pare că nu se va mai sfârşi niciodată. Sute de guri de foc varsă flăcări şi o ploaie de obuze cad în liniile ruseşti, de unde la început se răspunde cu convingere, apoi din ce în ce mai slab. Formaţii de *Stukas-uri* şi *Ju-* uri *88* trec neîncetat. Când aruncă bombele, parcă clocoteşte ceva în adâncuri, poate pentru că suntem foarte aproape de linia frontului. Toată ziua nu facem altceva decât vânătoare liberă în zonă. Pe la ora 14.00, părăsim aerodromul, îndreptându-ne spre marginea oraşului, unde este instalată popota. Peste terenul nostru, pe marginea vestică, trece o formaţie de

91 Navigând „interogat”, termenul caracteriza un slab navigator aerian, un pilot rătăcit, care încerca să citească plancardele gărilor întâlnite pe traseu sau, pur şi simplu, ateriza unde putea şi întreba unde se află. Bineînţeles, „exerciţiul” se putea face numai cu un avion mic, aşa cum era F/eet-ul.

//-2-uri, care însă nu au ca obiectiv terenul, ci localitatea Ungheni sau Sculeni, nu ştiu care exact. Se repetă situaţia de la Kramatorskaia. Ce păcat că tocmai acum ne-am hotărât să mergem la masă, părăsind terenul! Decolează cineva

din celula de alarmă, se angajează cu trei vânători din protecţie şi primeşte un proiectil care se sparge în cabină, în tunul lui, *Oerlikon,* între picioare, rănindu-l uşor, întorşi de la masă, pândim în arşiţa nemiloasă o nouă ocazie. Stau cocoţat sus, pe cabină, gata oricând să sar înăuntru. în stânga mea, oraşul îmi profilează turlele de biserici... Dominantă mi se pare că e Golia. îmi vine în minte refrenul strămoşilor: „Paloşul şi calul, şi drumul la Iaşi”, de pe când se aprindeau focurile, vestind apropierea tătarilor sau a cazacilor. Degeaba curg sudorile de pe mine, degeaba aştept, nu mai vine nimic!

în cele trei misiuni în care acoperim zona atacului, Laurenţiu Mânu doboară un avion, dar este şi el rănit la faţă, motiv bine întemeiat de a fi citat pe ordin de zi. Era în celulă cu Şenchea şi s-au angajat contra vânătorilor din protecţia 7/-2-urilor care căutau cât de cât să limiteze atacul nostru terestru. Singura părere de rău pe care o avem este că activitatea se mărgineşte numai la ziua de azi şi, deci, nu ne oferă perspective prea mari.

15 iulie. Prealarmă... Ne strângem cu toţii la staţia radio. *Ausvertung-u*l (post de alarmare] german prinde formaţiile americane încă de la decolarea de pe terenurile din jurul Foggiei, din Italia, imediat ce intră pe Marea Adriatică. Le urmărim atenţi... Vârfurile lor au trecut marea şi intră pe teritoriul sârb. Flota a 4-a germană, sub al cărei ordin suntem, ne interzice intervenţia la vest de Buzău. Profit cu „Bâzu”, că e anunţat un avion rusesc pe la Bârlad (o recunoaştere), şi decolăm în alarmă. De fapt, către vest ne trăgea aţa. Cap compas 220°... şi urcă, şi urcă... în fine,

în faţă şi în dreapta, cam aproape de Ploieşti, văd prima formaţie şi anunţ prin radio. Ne apropiem, mergem paralel, dar nu putem ataca încă, deoarece chiar în spatele ei, tot în formaţie, tot strânse, se vedeau vreo douăsprezece *Lightning*-uri. Le dăm târcoale pe departe cu soarele în spate, doar, doar se va răzleţi ceva. Apar şi cam tot atâtea *Mustang-uri* pe care „Bâzu” la manevrează. Omul ăsta sau îşi cunoaşte prea bine meseria, sau este nebun! A ataca la 8 000 de metri, când pe tot cerul nu este niciun nor, o formaţie de *Mustang-uri* chiar egală, este o adevărată nebunie! Avem înălţime, se văd cum trec pe sub noi ca nişte ţipari... au categoric superioritate netă de viteză. Spre norocul nostru nu ne văd. Patru dintre ei se izolează într-un viraj la dreapta. îi urmărim de departe, apoi picăm la atac. Deşi eram mai sus, deşi suntem cu motoarele în plin la 2 600 de ture... ne apropiem greu. Ajunşi la aceeaşi înălţime, cu ochii pe „Bâzu” şi rămas în urmă, mă trezesc dând aproape buzna într-o formaţie de „liberatoare”... Deschid focul cu tot armamentul, apoi mă răstorn sub ele vreo 2 000 de metri... mă trec năduşelile pentru că intram ca un năuc trei sferturi din faţă în ei. Redresez şi, în mare viteză, trag dreapta-sus în speranţa de a da de „Bâzu” pe care nu-l mai văd. El a tras aproape toată muniţia într-un *Mustang,* pe care probabil l-a doborât, apoi a degajat în jos. Puteam eu mult şi bine să-l caut sus, la 8 000 de metri! Mă învârt încă mult privind cum trage ACA-ul din Câm- pina, dar pentru că vânătorii americani roiesc în zonă, nu pot să mă apropii şi mă hotărăsc să mă reîntorc la aerodrom... Şi aşa

se termină un atac la americani, după expresia lui „Bâzu” – „atacăm marginea!”

20 iulie. Atentat împotriva lui Hitler... dar nu transpiră nimic mai mult! (Mai târziu, mult mai târziu, am aflat autorul: colonelul conte Stauffenberg[92].)

22 iulie. Am presimţiri urâte de dimineaţă, pentru că, împreună cu Şenchea şi cu Gavriliu, m-am visat în casele lui Brătianu, lângă care am copilărit, pe valea Iz- voranilor, la Ştefăneşti. în vis erau şi americanii, şi era o atmosferă de panică. Se împleteau acolo şi cei şapte pădurari de demult ai lui Sadoveanu, în fine, ca în vis. Pe la ora 10.30, iar suntem la staţie, după informaţii. Puternice formaţii americane se apropie de Focşani şi ordinul Flotei este clar, nu atacăm decât în jumătatea de est a ţării. Şi totuşi, americanii atacă la sol la Buzău, la Ziliştea, la Râmnic... iată-i la Focşani în a doua misiune în suveică *(Shuttle).* 0 formaţie de 58 de *Mustang-uri* şi 76 de *Lightning-uri* din Grupurile 31 şi 82 atacă la sol, pe şosele, cu intenţia de a ridica vânătoarea ca atunci când vor veni bombardierele să ne găsească spre sfârşitul timpului de stat în aer cu benzina consumată în bună parte. E şi asta o tactică! Şerbănescu se frământă... e în puţinele clipe în care nu este hotărât ce să facă. în fine, sare în sus, consumat parcă de un zbucium lăuntric şi strigă: „Piloţii,

---

92 Colonelul-conte Claus Schenk von Stauffenberg (1907-1944). La 37 de ani, era şef al comandamentului pe lângă comandantul armatei de rezervă, având acces la cartierul general al lui Hitler. Şi-a asumat ducerea la îndeplinire a atentatului care nu a reuşit. A fost executat în aceeaşi zi, 20 iulie 1944.

la avioane!” Mă destind ca dintr-un arc, sunt o ţesătură de sentimente... Frică nu îmi este, dar urcă un gol din străfunduri şi gura parcă devine amară. Decolez printre primii. înainte de a decola, mecanicul meu, Cătană, îmi strigă: „Opriţi motorul şi daţi-vă jos. Vă prinde pe teren în decolare, se văd spre vest!” Pentru mine însă este prea târziu. Iau hotărârea în fracţiuni de secundă, este un fel de *alea jacta est.*

Trag în plin motorul şi G-ul ţâşneşte ca un cal lovit cu biciuşca. Spre norocul nostru, vânătorii americani de tip „indian cu două pene” *(Lightning)* trec pe marginea de sud a terenului şi, deodată, lângă mine sunt cei din 48 Vânătoare, între care îl recunosc pe cel mai apropiat,

pe Mălăcescu. Avem 2 000 de metri şi de abia acum îi zăresc sclipind în soare, spre podul de la Cosmeşti. Nu mai pot vira să le cad în spate şi iau înălţime, îndepăr- tându-mă de ei. După mine s-a mai luat un G-u. Nu ştiu nici numărul şi nici dacă sunt numai *Lightning-uri.* în fine, după trei-patru minute, avem 4 000 de metri, virez cu toată formaţia... şi după ei! E o vizibilitate infectă, se vede foarte prost în faţă şi pic pe la 3 000 de metri, câştigând viteză, apoi iar urc... şi tot aşa, căutând să mă aprorii. De abia pe la nord de Galaţi ajungem o formaţie de 12 avioane inamice. Nu am mai avut de-a face cu *Li-ghtning-uri,* dar pentru că nu sunt singur, mă simt tare. Atac primul... cei din faţă se foiesc, sunt surprinşi şi evoluează dezordonat... mai apar 3 G-uri... în americani a intrat panica, se dispersează... unul trage în looping, apoi, în coborâre până în pământ, pune cap compas 90°.

îl văd la timp ca să mă iau după el. Se depărtează de formaţie cu gândul ca să scape; nu mi se pare cinstit să-şi părăsească coechipierii şi, de aceea, trebuie pedepsit... Dar, cu viteza câştigată în picaj, fuge groaznic. Am ajuns amândoi la rasmot, fără să mă pot apropia la distanţa convenabilă pentru tragere, încă ne separă mai mult de 200 de metri. Ocupă de abia jumătate vizorul şi nu vreau ca să trag de departe. După mine s-a mai luat iarăşi un G-u, care acum a rămas mult în urmă. Americanul foloseşte orice cută de teren, orice copac, orice claie de fân... este literalmente cu burta de pământ, la firul ierbii. Dar nici 22-ul meu nu se lasă, încet, încet, cu 500 km/oră, remontez uşor, uşor distanţa. Trag o rafală ca să-l silesc să vireze şi, tăindu-i virajul, să mă apropii repede. Trasoarele mele trec de puţin pe deasupra, suntem la jumătatea Basarabiei. Mai apăs o dată pe butonul tunului şi nu pleacă nimic... Armez cu ciudă... degeaba. Probabil că iar s-a rupt ori s-a încurcat banda (din cauza zborului

acrobatic) şi, din nenorocire, nici din mitraliera stângă nu iese niciun foc. Degeaba mă înfurii, doar mitraliera dreaptă, după câteva armări, ţăcăne fără convingere. Sunt aşa de aproape acum, mi-a umplut vizorul şi iese şi în afara lui... văd bine umflăturile de pe fuzelajul lui dublu. N-aş vrea să fiu în pielea bietului american. Cred că îl trec sudorile morţii... de câte ori se uită grăbit înapoi, vede ameninţător botul cu spirala alb-neagră a 22-ului cum se înşurubează ca un sfredel şi vine, vine, vine implacabil, fără ca destinul să-l poată scăpa. Mai apăs o dată pe mitraliere, dreapta trimite un început de rafală

şi tace şi ea, destul însă ca pilotul din faţă, socotind distanţa prea periculoasă, să nu mai rabde şi să tragă în sus, în degajare dreapta. Asta şi aşteptam... în câteva secunde sunt peste el. Orice ar face, nu mă mai poate pierde din coadă. Nu ştie nefericitul că nu am armament şi că, practic, nu pot să-i fac nimic. De fapt, scopul angajării mele în continuare este să dau timp G-ului din spate, în care nu ştiu cine este, să se apropie şi să continue el să tragă. într-adevăr, soseşte şi americanul nu poate scăpa... peste tot îi tai calea şi, deşi Nistrul nu mai e departe, nu are ce face, trebuie să meargă mai mult lateral, de la nord la sud, aşa cum intenţionat îl las. Curios însă, G-ul celălalt trage de parcă îl înţeapă cineva. Nici nu pleacă bine rafala lui şi, în loc să stea în spate şi să insiste, degajază imediat. în cele din urmă, după ce prin manevre îl mai ofer pe tavă pe american de câteva ori, văzând că cel de-al doilea G-u nu reuşeşte să se descurce, degajez scârbit! Bietul american are ce povesti şi la nepoţii lui prin ce a trecut; întorşi la teren, mă lămuresc de ce nu a fost doborât americanul. în celălalt G-u – cu cocarde germane, de abia primit din *Verft* şi nevopsit – era adjutantul losif Moraru, pilot bun de altfel. îmi spune că el s-a ferit de mitraliorul *Lightning*-

ului (era la prima întâlnire cu acest tip de avion] care trăgea grozav de bine, chiar lângă el. înfuriat, nu mă pot abţine şi îi adresez cuvinte grele: „Bine mă, nu ştii că *Lightning-u* nu are decât un singur om în el şi că nu poate trage decât în faţă?" „N-am ştiut, domnule locotenent!... înseamnă că eu luam drept trasoarele lui, propriile mele trasoare şi de aceea degajam fără să stau în spate." De necrezut, să mai zic ceva? Şi eu, care făcusem minuni de manevră numai şi numai să-i fie lui bine pentru tragere; ba, fără armament, m-am încumetat să-i trec aproape şi prin faţă, ca să-l întorc din drum şi nu s-a sfiit să-mi tragă câteva rafale groaznice şi să treacă la câţiva metri sub mine. Dar ce să mai vorbesc... un copil rece al morţii a scăpat. Totuşi, sunt mândru că, din formaţia mea de opt avioane, băieţii rămaşi în zona Galaţi au doborât şase, deşi germanii au găsit opt doborâte.

23 iulie, duminică. La capul de pod de la Răscă- eţi pe Nistru este nevoie de noi. 0 acţiune terestră este menită să-l reducă. Sunt acolo, pe malul răsăritean al apei, câteva baterii înşirate până la gura limanului cu ape tulburi, baterii care fac zile negre celor de dincoace. *Stukas-uri\ e* sunt chemate să le reducă la tăcere şi pentru că ele nu merg singure, mai ales acum, când au avioane vechi, ne deplasăm şi noi pe terenul de la Manzîr, cam 40 de kilometri SV de Tighina. Un sat de lipoveni, ca mai toate satele din sudul Basarabiei, în care totuşi o fetiţă blondă mă îmbie la fântână: „Beţi şi dumneavoastră, domnule! E foarte bună apa." Mă mir sincer, pentru că pe aici, în special femeile, vorbesc mai

puţin româneşte. Totuşi, exemple precum cel de mai sus dovedesc că Basarabia trebuie să ne revină, pentru că prea sunt mulţi români în ea ca să o lăsăm să fie înghiţită de masa slavă. Nicio întâlnire cu aviaţia inamică (ruşii nu consideră acţiunea importantă).

Generalul-colonel Friessner[93], numit comandant al Grupului de armate „Ucraina Sud”, soseşte la cartierul general la Slănic-Moldova. Făcuse schimb de comandă cu generalul Schorner[94] la comanda Grupului de armate „Nord”.

26 iulie, ora 12.00. Ne pregătim de plecare în oraş, pentru a lua masa Ia popota noastră de pe Strada Mare, lângă cofetăria cu fata frumoasă, blonda care a devenit soţia lui Toni Duşescu, când deodată, un telefon de la centrul de informaţii anunţă, printr-un scurt mesaj: „Nord Bârlad cu direcţia Tecuci, 20 de bombardiere însoţite de *Lithning*-uri”. Căpitanul Popescu-Ciocănel, care este ofiţerul cel mai mare în grad de pe teren, ordonă: „Tot grupul în aer!” Suntem bucuroşi, aproape fericiţi, va fi ziua cea mare a grupului; faţă de o formaţie aşa

---

93 Hans Friessner (1892-1971), mai corect spus Johannes Friessner, general-colonel de infanterie, autorul lucrării de nonfic- ţiune *Bătălii trădate. Tragedia armatei germane în România şi Ungaria* (Hamburg, 1956).

94 Ferdinand Schorner (1892-1973), ofiţer loial lui Hitler, arestat de autorităţile sovietice de ocupaţie în 1951, a fost acuzat şi judecat pentru crime de război, scăpând relativ ieftin însă după numai câţiva ani de închisoare, ca să sfârşească în anonimat, în Germania Federală.

de slabă, care pare o pradă uşoară, anticipăm că nu vor fi probleme...

Primul la start decolează căpitanul cu şase avioane, urmez eu cu patru. Luăm înălţime... după noi mai vine o patrulă de la Escdrila 56. Aveam cam 2 500 de metri când observ la Iveşti un incendiu; era /u-ul *88* pilotat de comandantul Escadrilei 77, căpitanul Stroici[95]. în jurul Ju 88-ului doborât, cinci avioane se învârteau în cerc, întocmai *Henschel-e\or* la atac. îmi fulgera prin minte... atac... atac la sol la Iveşti, pe terenul Grupului de Bombardament nr. 5 şi, în acelaşi moment, anunţ prin radio. Popescu-Ciocănel răspunde: „Am văzut”, după care, fără să mai stau în cumpănă, am picat ca un trăznet, cu Mucenica în stânga şi Mălăcescu în dreapta. Am în faţă un *Lightning,* de acum figură cunoscută, care creşte în vizor, deschid rafale concomitent cu tunul şi mitralierele, dar din cauza vitezei prea mari, nu mă pot corecta şi ratez atacul. Urmează Mălăcescu... la fel, dar Mucenica nu-l mai scapă şi îl doboară. Degajez în sus, într-o şandelă, şi de abia acum îmi pare rău că am atacat. De jur-împrejur, la toate înălţimile... numai americani. Mă răstorn şi cad în spatele

---

95 Căpitanul [Gh.] Stroici (1913-1944), din Grupul 5 Bombardament, plecat într-un zbor tehnic deasupra aerodromului, a fost incendiat sub ochii piloţilor de la sol şi ai tatălui său, care venise să-şi vadă băiatul. Avea 130 de misiuni de bombardament – la americani, norma era de 30 de misiuni foarte bine plătite, după care se reîntorceau în ţară dacă nu se mai angajau pentru alte 30! –, misiuni în care, trecând prin multe, scăpase şi de ACA, şi de vânătoare, fiind doborât pentru a îndeplini un destin. Comanda Escadrilei 77 o va lua căpitanul Ion Vânţu *(notă* Ion Dobran).

altuia, prinzându-l din nou în vizor. Sunt înfierbântat după victoriile noastre de acum patru zile şi acum ştiu că nu are viteză mai mare. Din faţă-sus văd opt burţi de *Lightning-uri* care se răstoarnă în spate după ce mă depăşesc, dar socotesc că am timp. Nu-l las pe cel din faţă pentru nimic în lume, orice s-ar întâmpla. 0 rafală prelungita şi ia foc, cu fum gros după el se îndreaptă spre lunca Şiretului. Ăsta a terminat cariera pe undeva printre sălcii, dar ce te faci cu cei din spate? Doi dintre ei sunt deja ameninţători, de picat nu prea mai am unde, pentru că sunt doar la 600 de metri, de cabrat pot cabra, dar cei din spate vin de sus, lansaţi, şi deasupra lor se mai văd destui... Momentul e critic, nu-mi rămâne decât o disperată luptă de viraje pe care o susţin un timp, dar cât va ţine oare? De jur-împrejur, niciun G-u, fiecare se angajase pe cont propriu; îmi dau seama că sunt pierdut şi, chiar în momentul acela, simt cum se înfig în avion proiectilele: *bang!, bang!, zbang!...* îmi vine în minte: „astea sună mai tare decât cele de *Mustang,* par a fi proiectile de tun!”... Mă fac mic în cabină, cu capul între umeri şi pic virat. Deja se simte un miros de ulei ars ca de motor gripat, nu mai este nimic de făcut pentru *22* (curios, nu mă gândeam la mine, ci la avion!). Va trebui să-l pun pe burtă... este sfârşitul. Sunt încă în aer şi avionul ia foc, fumul începe să mă înăbuşe, dar nu vreau să sar cu paraşuta, pentru că îmi aduc aminte de comandorul Sandu, de la *IAR 80,* în care au tras în timp ce cobora suspendat în suspante... şi nu pot larga cabina, deşi nu mai văd bine în faţă pentru că se larghează odată cu ea şi blindajul de la cap, din

spate, şi în al doilea rând, risc să iau foc brusc din cauza curentului de aer... Febril, scot flapsul să mai pierd din viteză. Americanul este călare în spate, dar nu mai trage, spre norocul meu este convins, după fum şi foc, că m-a terminat; probabil că deja mă fotografiază cu fotomitraliera, pentru omologare. Filez la rasul porumbului, apoi larghez cabina şi muşc puţin din pământ; trăgând de manşă, avionul sare 80-100 de metri, după care îl trântesc pe burtă. Un nor de praf şi fum mă învăluie, senzaţia fiind aceea că o forţă titanică te trage spre înapoi, centurile de siguranţă taie umerii şi capul se duce înainte, spre vizor, de parcă ar vrea să se despartă de corp, apoi... linişte. în dreapta mea, la picioare, urcă uşor limba de viperă a unei flăcări albe, pe care contactul cu pământul o micşorase puţin. Nu mai este timp decât de sărit afară. Nici nu ştiu când m-am desfăcut din legături, dezăvorând automat şi inconştient cuiul de siguranţă şi, fără să decuplez casca de radio şi masca de oxigen, cu paraşuta prinsă de umeri, sar afară smulgând toate legăturile. Era şi timpul! Nici nu fac 10 paşi, că muniţia începe să explodeze... rar, rar, apoi din ce în ce mai des, ca nişte focuri bengale, până ce *22-* ul meu este învăluit în mantie de fum. Mi se furişează o lacrimă de durere pentru avionul acesta de care sunt legat ca de un frate şi cu care am trăit atâtea clipe grele. M-a scăpat de trei ori până acum... bietul *22\|* Fug la circa 100 de metri, unde se vede un pom şi, de acolo, de jos, urmăresc lupta celorlalţi. Sunt undeva în sud şi văd cum un G-u pică uşor, cu foc după el, peste un sat care poate fi Borcea Veche... Vine ca în

priza de aterizare, dar de deasupra, dintr-un roi de *Mustang-uri,* se răstoarnă patru şi mai trag pe rând câte o rafală. G-ul pierde linia de zbor şi se prăbuşeşte, cu *Mustang-xirile* roind în jurul lui ca nişte bondari înfuriaţi... Avionul cade chiar în sat, arzând în întregime. Mai târziu, am aflat că era bietul adjutant Pavel Ţurcanu. A murit groaznic, carbonizat, aproape că nici nu mai era de recunoscut. încă un G-u pică la verticală, intrând în pământ fără control. înfiorat, de abia acum realizez ce noroc am avut!

Apoi, într-un uriaş tăvălug de zbateri şi moarte, lupta se deplasează spre vest. Al doilea doborât afară de mine era adjutantul Alexandru Economu, al patrulea (cu mine] adjutantul Emil Bălan, al cincilea căpitanul av. Popescu-Ciocănel, al şaselea adjutantul major Mucenica, iar ce de-al şaptelea adjutantul şef Andrei Rădulescu.

Bilanţul tragic al luptei areiene este de 11 avioane americane doborâte într-o bătălie gigantică şi cu totul inegală, de peste 100 de americani la 17 români (veneau de la Poltava, din Rusia). De la noi, trei doborâţi mortal, căpitan Popescu-Ciocănel cu arsuri mai mari de 2/3 şi grav rănit, nu se ştie dacă va scăpa. Adjutantul Mucenica şi adjutantul major Andrei Rădulescu s-au ales cu multe săptămâni de spital şi, în parte, poate nerecuperabili. Ne apropiem de un Termopile care se repetă sub altă formă. Ce ne foloseşte?... Ce compensează Ordinul de Zi pe care îl dă Comandantul Corpului Aerian Român generalului lonescu Emanoil?

Ordin de Zi
nr. 150 din 21 august 1944

Având în vedere acţiunea ieşită din comun, executată de Grupul 9 Vânătoare „Defiloch-Şerbănescu", din ziua de 26.06.44, orele 12, când decolează în alarmă 17 avioane Me 109G *sub comanda căpitanului Popescu-Ciocănel, pentru a ţine piept formaţiilor de vânătoare inamice Anglo-Nord Americane de zeci de ori mai mari care au îndrăznit să violeze scumpul nostru spaţiu aerian, pentru curajul, sângele rece, abnegaţia şi eroicul avânt cu care s-au aruncat în lupta inegală contra mercenarilor terorişti sfidând moartea spre a apăra spaţiul aerian al patriei şi pentru gloria aripilor româneşti, pentru entuziasmul şi înaltul spirit de sacrificiu cu care piloţii Grupului 9 Vânătoare „Defiloch-Şerbănescu" au reuşit să doboare 11 (unsprezece) avioane inamice, pierzând în greaua luptă pe adj. av. Ţurcanu Pavel, adj. Bălan Emil, adj. stg. Econo- mu Alexandru, care au căzut jertfă pe pământul scump al patriei, pentru calmul şi stăpânirea de sine cu care cpt. av. Popescu-Ciocănel a aterizat cu avionul în flăcări, dând dovada unei voinţe extraordinare şi în acelaşi timp adj. şef Rădulescu Andrei şi adj. major Mucenica loan, deşi ciuruiţi de gloanţele inamice, nu-şi pierd cumpătul şi cu dârzenie reuşeşte să ia contact cu pământul salvându-se* (o singură omisiune: subsemnatul neatins, n.I.D.J.

Pentru eroica şi gigantica luptă aeriană dusă de Grupul 9 Vânătoare „Defiloch-Şerbănescu" cu această ocazie

Ordon

citarea prin ordin de zi pe Corpul Aerian Român, a următorilor piloţi din Grupul 9

Vânătoare: cpt. av. Popescu- Ciocănel, It. av. Şenchea Mircea, It. av. rez. Simionescu Ion, It. av. Gavriliu Vasile, It. av. Dobran Ion, adj. şefRădulescu Andrei, adj. major Mucenica loan, adj. major Panait Ion adj. av. Ţurcanu Pavel, adj. av. Mălăcescu Io[a]n, adj. av. loniţă Ion, adj. av. Ursache Constantin, adj. av. Nicoară Constantin, adj. stg. av. Economu Alexandru, stg. Moraru losif, adj. stg. Bălan Emil, adj. av. Dârjan Traian, sub. of. av. Stengel Ernest (subofiţer german de legătură).

Cei în drept se vor conforma.

Comandantul Corpului 1 Aerian Român General Comandant aviator lonescu EmanoiI

încă o asemenea acţiune şi totul e pierdut. Nu se mai poate lupta într-o astfel de inferioritate de mijloace; asta nu vrea să înţeleagă nimeni şi e păcat, căci ne ducem cu toţii, rând pe rând. Numai un noroc ar face ca să mai pot doborî, fără să fiu doborât şi eu.

28 iulie. Din nou, 349 de bombardiere americane atacă Ploieştiul, din care pierd 20. în altă ordine de idei, la această dată (lucru pe care l-am aflat mult mai târziu şi pot să-l introduc la transcrierea jurnalului), forţele care acţionează pe tot frontul român, de la munţi la est de Iaşi şi sud de Prut, până la vărsare, sunt: de la germani, Grupul de armate „Wohler”, cu Armata a 8-a germană şi în subordine Armata a 4-a română, şapte divizii germane, o divizie germană de grenadieri blindaţi, 13 divizii de infanterie române, patru brigăzi de vânători de

munte şi Divizia blindată „România Mare”. Nu intervenim la americani.

31 iulie. Cade *Lightning-ul 223* din Escadrila Recunoaştere 11/33 de pe Poreta, cu Saint-Exupéry!

4 august. Alarmă! Racheta roşie pare degetul destinului care se întinde după unul sau după altul... Al cui este rândul astăzi? Decolăm ca de obicei, aproape impecabil, aripă la aripă, ne strângem uşor în formaţie şi, în viraje lente, luăm înăţime. Eram chiar în stânga lui Şerbănescu când, deodată, simt că rămân fără cabină. Prima senzaţie e de spaimă... apoi un gest rapid, dar neputincios, ca să o prind cu mâna... Zadarnic! Parcă pluteam pe deasupra aparatului, protejat doar de micul parbriz din faţă, ca şi cum aş fi fost afară din avion, în câteva fracţiuni de secundă, sare capacul de la cutia de bagaje din spate şi, înainte de a părăsi avionul şi a se pierde în spaţiu, face o escală, pocnindu-mă în cap, noroc cu casca de zbor! Apoi o carte, rachete şi alte câteva lucruri (trusa de ajutor sanitar) urmează toate aceleaşi etape ca şi capacul, capul devenind un fel de bilă de biliard lovită succesiv de un tac nevăzut. Anunţ la radio şi pic lent, luând panta de aterizare. (De obicei, cabina o rabate pilotul şi o închide tot el, tocmai pentru a nu uita să o zăvorască, dar de data asta mecanicul, grijuliu, căutând să-mi facă un cât de mic serviciu, a rabatat-o el, fără a o putea zăvori). Vin pe pantă normal, puţin plecat în faţă, pentru a evita curentul de aer, şi aterizez ca şi cum nimic nu s-ar fi întâmplat. Cobor şi, pe marginea terenului unde am tras avionul, stau de vorbă cu servanţii, adăpostiţi într-o mică tranşee săpată de ei, aşteptând

bombardamentul inamic. Deodată, jos la firul ierbii, pe şoseaua ce vine de la Mizil, apar siluetele zvelte a şapte *Lightning-uri.* Strig din răsputeri pentru a acoperi zgomotul: „Alarmă!" Dar tocmai acum aterizase Mircea Şenchea şi rula uşor, spre locul lui de

parcare, fără să ştie nimic şi fără să audă nimic. *Light-* nzng-urile deschid rafale lungi... ACA-ul trage în sus cu armamentul uşor, neochind, făcând un fel de baraj prin care americanii trec. Unul dintre ei însă este lovit; eu bag capul în tranşee, proiectilele cad pe aproape şi nu mai văd nimic, încă câteva clipe şi e linişte, aşa că pot să ies afară. Mircea, în fine, îi văzuse pe americani şi ieşise din avion nici el nu ştia cum, soldaţii ies şi ei plini de pământ şi speriaţi... Efectul: două avioane de-ale noastre ciuruite şi un american doborât de ACA, la intrarea pe aerodrom... Americanul filează jumătate din teren, îl pune apoi pe burtă şi, ca o sanie, din cauza vitezei traversează restul terenului şi se opreşte într-o mică construcţie din partea cealaltă a terenului. Alergăm acolo... avionul fumega mocnit. Este foarte frumos lucrat, pe capota motorului stâng se răsfaţă un nume de femeie: „Lucky Lady”. Pilotul a scăpat, deşi e cam şifonat. 1 se dau primele îngrijiri într-o căsuţă din apropiere. Este locotenent-colonelul Litten, comandantul Grupului 82 de Vânătoare de la Foggia, spune că sunt ultimile misiuni în suveică din Italia în Rusia şi invers. înalt, slab, cu părul roşu, pare că suportă cu stoicism durerile provocate de accident. Uniforma lui de doc este ruginie şi pe mânecă poartă o banderolă cu steagul cu stele albe al Statelor Unite. Primul lucru pe care-l întreabă este dacă a căzut prizonier la români sau la nemţi şi e bucuros că e la noi, îi e teamă de nemţi. E percheziţionat. în buzunare avea lire italiene de ocupaţie, valabile numai în sudul Italiei, în portofel mai multe fotografii, între ele soţia lui, o femeie foarte frumoasă. în altă poză este el pe

un schi nautic, cu mâna stângă o ţine pe ea, de abia îi vine până la umăr, cu dreapta ţine un fel de frâu şi e remorcat de o şalupă în mare viteză. De jur-împrejur se ridică spuma albă; parcă ar fi un zeu al apei! Este un tip foarte bine, dar nu a avut noroc, sau poate tocmai a avut noroc... (A murit mult mai târziu, după război, într-un accident de avion, la una dintre bazele americane din Japonia.)

6 august. Azi este Schimbarea la faţă! în loc să mergem la biserică, noi facem deplasarea de la Tecuci la Buzău, ca să fim în poziţie mai apropiată pentru intervenţii la americani. Nu prea ne convine noua situaţie. Fiecare şi-a creat relaţii şi ne simţeam foarte bine aici. Surorile Vortman sunt deosebit de atente, dar ce să facem!? la- tă-ne momentan scoşi de sub ordinele Corpului Aerian şi suntem afectaţi Sectorului 2 de apărare al teritoriului. încă de ieri, am găsit cu „Osca” (Mircea Şenchea), după indicaţiile lui Sim (Ion Simionescu), o casă pe strada Nicu Constantinescu, la doamna colonel Băgulescu, cumnata generalului Băgulescu[96], fostul nostru ataşat militar la Tokio, care e autorul minunatei cărţi în trei volume *Suflet japonez.* întâmplarea face să stau la rudele prin alianţă cu celălalt Dobran, al lui Tuki, cununaţi de el şi care este dactilograful nedespărţit al Mareşalului, împreună cu Mircea şi cu „Chiţu” (ca de obicei), ocupăm trei camere mari şi

96 Gheorghe Băgulescu (1890-1963), ofiţer de infanterie, scriitor, fost ataşat militar al României la Tokio (1942-1945), naţionalist moderat, a murit în exil, pe pământ francez.

luminoase, destul de bine aranjate. Ieşim din nou la alarmă. De data aceasta, suntem conduşi de „Tigru”, postul comandorului Miclescu, de la Bucureşti, care ne plimbă prin toată Muntenia, când Ia Călăraşi, când la Brăila, când la Buzău, ca tocmai bine să nu întâlnim nimic şi, spre necazul nostru, cei de la sol să ne povestească cum au trecut *Lightning*-urile peste aerodrom, cam pe la 3 000 de metri.

7 august. Recunoaşterile semnalează mişcări vii de trupe la ruşi, în est. Generalul Pantazi[97] este numit ministru de război!

8 august. Se înteţesc ieşirile prietenilor noştri nord- americani; de data asta vin din Rusia. Ne întâlnim cu grupul german de la Mizil, care conduce întreaga formaţie, exact peste „Boccaccio” (numele de cod al Bote- nilor), la 4 000 m. Grupul 7 nu vine la întâlnire. Decolaţi mai târziu, nu ne găsesc. De câtva timp, lucrăm destul de bine împreună, întrunite toate trei grupurile, însă cu efective reduse. Aş ţine să spun că aceasta este întreaga aviaţie de vânătoare a ţării. ¿4R-urile *80* au fost retrase, pentru că nu mai pot lupta eficient la înălţimile la care se duc acum luptele aeriene şi aveau pierderi prea mari, aşa că am rămas cam maximum 30 de piloţi români şi 20 germani pentru întreg teritoriul, care acţionează la alarma contra americanilor. Şi încă ceva:

---

97 Generalul de corp de armată Constantin Pantazi (1888-1958], un apropiat al mareşalului Ion Antonescu, mort în penitenciarul de la Sighet, după ce fusese acuzat de crime de război şi condamnat la moarte iniţial, era, de fapt, în funcţia de ministru secretar de stat al apărării naţionale încă de la 22 ianuarie 1942.

americanii au venit, de exemplu, la bombardamentul din 15 iulie, cu 605 bombardiere şi niciodată, în rest, cu mai puţin de 100-150 de vânători în însoţire, cu aparate mai rapide şi mai bune din toate punctele de vedere. Fără comentarii!

Aveam ataşat rezervorul suplimentar de benzină sub fuzelaj – între roţile trenului de aterizare, aerodinamic, de forma unei bombe şi care ne măreşte autonomia de zbor cu aproape 40 de minute – şi ocupăm poziţia imediat în spatele grupului german, care zboară cu avioanele pe patrule în linie. De la Otopeni, „Tigrul” ne dirijază: „Luaţi cap compas 90°” (Bucureştiul rămâne în urmă, în dreapta); după câteva minute: „Modificaţi capul la 80°”, încă puţin şi iată formaţia inamică în dreapta, în faţa mea, mai sus cu 1 000 de metri. Peste noi e Milu, cu adjutantul Dumitru Encioiu în celulă. Este antena noastră de detecţie... Urcăm la 7 000 de metri, Milu este cam la 9 000 de metri în faţa mea şi, puţin mai în dreapta, este ultimul avion din patrula germană. Mă ataşez lor. Rezervoarele suplimentare zboară, dâre albe de benzină marchează căderea lor, apoi toată formaţia se prăvăleşte în atac pe bombardiere. în acel moment, Milu, de sus, anunţă la radio: „Atenţie, grupul Şerbănescu!... *Mustang-urile* vă cad în spate!...” Apoi nimic. Ataşat de patrula germană, facem două atacuri fără să pot vedea efectele, apoi degajăm în sus. Mai de sus se prăbuşeşte un *G-u* cu fum alb, de glicol, din radiatorul de răcire. Fusese doborât! A treia oară nu mai putem ataca, pentru că formaţia noastră se fragmentase după necesităţile luptei; eram acum aproximativ în apropiere de Brăila.

Rup lupta şi încet, în viraje continui, largi şi precaute, vin spre Buzău. Motorul nu merge tocmai bine, din când în când dă întreruperi, îmi este teamă să nu mă lase, iată însă Buzăul, scot trenul şi mă angajez în priză directă pe pantă. în acelaşi moment, văd sticliri luminoase de jos... „Trage ACA-ul!”, mă gândesc ce măsură să iau, sunt aproape de sol, gata să pun roţile, dar în faţa mea apar trombe mari de praf din teren şi urme de explozii cu fum negru. Chiar în clipa aceea, aerodromul era bombardat. Repede dau comanda de escamotare a trenului de aterizare şi, cu ochii în sus şi la spate, virez uşor dreapta, pe marginea terenului, şi mă îndrept spre Ziliştea, care este la doi paşi. Aterizez în priză directă, trag la marginea opusă clădirilor, tai contactul şi, când sar din avion, aud cunoscutul fâşâit al bombelor ce cad, în timp ce şi aici ACA-ul terenului începe să tragă. Nu mai am timp decât să mă culc şi exploziile bombelor înfloresc cam la 200 de metri spre linia hangarelor. Socotind că schijele bombelor au căzut şi că alte bombe vor mai veni să continue „covorul”, mă ridic şi o rup la fugă spre marginea terenului. Alte bombe cad la nici 20 de metri!, data aceasta încep să se întreacă cu gluma, îmi zic, ba una cade nici la 40 de metri!, din fericire însă nimic nu mă atinge... Iar mă ridic şi fug sub cilindrul de oţel al unui tăvălug cu care geniştii nivelaseră terenul şi care, abandonat în afara perimetrului, în margine, îmi oferă un bun adăpost. Mai cade o serie de bombe, de data aceasta parcă exact pe hangarele de vizavi. Spre Buzău, trombe de fum negru marchează oraşul. Ajutat de nişte copii cu care învârt la bendix, sar în cabină şi cuplez motorul cu mica manetă de la

capătul cablului de pornire. Motorul detună, de data asta rotund, şi decolez spre Buzău. Ajuns aici, privesc atent terenul şi îmi aleg o fâşie fără gropi de bombe, pe care aterizez. Am sosit printre primii. Rezultatul aici este: un ostaş mort, acoperit cu pământ, mai mulţi cocoşaţi de bulgării ridicaţi de bombe şi două avioane ale escadrilei mele distruse (pe *31* a căzut fostul comandant Dinu Pistol). După ce aterizează şi restul de avioane, vedem că lipsesc două, mai exact doi: Milu şi Encioiu. Pe la ora 14.00, apare un *IAR 38* remorcând un planor. în curbe line, planorul declanşat aterizează şi, din el, apare verde la faţă Milu, cu mâna stângă scoasă din umăr, după care, pe targă, iese şi Encioiu, cu o dublă fractură a piciorului drept (care îl va chinui toată viaţa). Ce povesteşte în fugă Milu: „Când aţi atacat bombardierele, prin faţa mea, pe voi a căzut un roi de *Mustang-\iri* (cca 40) şi v-am anunţat prin radio... L-am luat în colimator pe cel mai apropiat şi l-am doborât. în acelaşi moment, am simţit lovituri în avionul meu, pentru că şi în spatele meu, şi mai sus erau alte *Mustang-un.* Cu comenzile inerte, probabil tăiate, G-ul a intrat în picaj pe verticală, angajându-se cu o viteză fantastică. De la 9 000 de metri la 4 000 de metri încerc să sar. Larghez cabina – aveam peste 1 000 de ki- lometri/oră – şi, cum aveam mâna stângă întinsă spre maneta roşie de largare, de sus, o forţă fantastică îmi smulge casca din cap, laringofonul de la gât şi masca de oxigen de pe faţă, iar braţul stâng scos în afară atârna ca o flamură de-a lungul fuzelajului, fiind scos din articulaţia umărului. Mă opintesc din toate puterile să sar, eram pe jumătate afară, dar aceeaşi forţă mă ţinea în

subţiunea (curentul de aer) din cabină. La un moment dat, părţi din avion cedează, întâi profundorul, apoi o aripă şi, spre norocul meu, intrând într-o evoluţie neregulată, am fost proiectat afară ca o minge. Continui să pic fără să deschid paraşuta, într-o senzaţie plăcută. Număr până la 20, apoi trag de mânerul ei de deschidere şi paraşuta se desfăşoară instantaneu, cu un şoc brutal, care mă face să leşin de durerea braţului, apoi, ca în vis, îmi revin, plutind uşor în aer. Trecusem printrun plafon compact de nori şi pluteam dedesubt. Pe la 3 000 de metri, încep scuturăturile, pământul se apropie din ce în ce mai repede şi am senzaţia de prăbuşire; jos mă trânteşte foarte tare şi leşin din nou de durere. După nu ştiu cât timp, mă trezesc. Paraşuta, umflată de vânt, m-a târât uşor câţiva metri. Cu greutate, cu mâna validă, o strâng sub cap. Nu pot face nicio mişcare, mă doare braţul groaznic, nici nu se cunoaşte că am umăr, într-un târziu, vine un cetăţean cu o maşină germană şi mă duce, nu fără peripeţii, la Cioara Doiceşti, unde este un mic aerodrom. Peste puţin timp, îl aduc şi pe Encioiu, care căzuse la vreo 500 de metri de mine, cu o dublă fractură a piciorului drept. Un medic tânăr, de la ei, ne suie într-un planor şi ne expediază aici.”

Sunt transportaţi la spitalul din oraş şi noi avem un motiv în plus care pledează că *Mustang-\iri\e* sunt ceva mai bune în ceea ce priveşte plafonul şi chiar viteza.

10 august. Alarmă! Atmosfera la grup este cam următoarea: pe la ora 07.00, piloţii sunt veseli, dar încet, încet, încep să se închidă... Către ora 09.00, se adună la postul de comandă, lângă aparatul de radio care anunţă, prin postul „lise”, situaţia aeriană... (peste ani şi ani, am întâlnit „vocea” care atunci lansa mesajele în germană: *Achtung! Achtung! Keine Feindbildung über den rumänischen RaumF*[4] Era a locotenentului Dan Demetrescu, pe care l-am cunoscut după 50 de ani, la o partidă de bridge). Formaţiile plecate din Italia sunt deasupra teritoriului sârb, cu direcţia nord-est. Feţele încep să se închidă (eroismul e pe terminate), dar mai este o speranţă, poate că se duc la Budapesta, virând aproape de Dunăre, la stânga... Aş, încă puţin şi telefonul zbârnâie... lată-i pe toţi parcă înghiţind în sec, îndreptându-se spre avioane. Alarmă de cinci minute, piloţii – legaţi în avioane – aşteaptă ceva... Nu mai trece mult şi apare şi racheta roşie. Parcă o slăbiciune generală îi cuprinde pe toţi când mecanicii, grăbiţi şi ei ca să plece cât mai repede de pe teren, învârt la manivele în forţă. în avion însă majoritatea se simt mai bine şi încep să-şi vină în fire. în fine, decolăm... Avionul meu a pornit puţin mai târziu, avea starterul blocat; patrula mă aştepta la T-eu, coechipier Mălăcescu, şef de celulă adjutantul Panait, coechipier 2 loniţă (Nenicu). Decolăm... Celelalte avioane nu se mai văd, nu ştiu pe unde sunt.



Dan Demetrescu

Zburăm spre Mizil; iată în stânga-sus, ca

nişte puncte, avioane. Nu pot fi decât G-uri. Speculăm la maximum

[94] Atenţie! Atenţie! Nicio formaţie inamică deasupra spaţiului românesc! *(Ib.gerin.')* virajele şi de abia după circa 10 minute îi ajungem. Este grupul german şi în spatele lui, imediat, este Grupul 7. Ne ataşăm şi noi pe stânga, locul meu favorit şi, aşa cum zburăm acum, cu avantaj de lumină şi conduşi de „Tigru”, urcăm, urcăm. Iată Braşovul... Ca nişte jucării, casele par mici cuburi de lemn colorate. Ne îndreptăm înainte spre vest, mereu înainte. Făgăraşul, apoi Sibiul... Mergem paralel cu crestele munţilor şi avem 7 800 de metri, şi iată, pe celălalt versant, tot paralel, dar în sens invers, formaţia de bombardiere americane. Sunt mai sus ca noi, virăm stânga-împrejur urcând mereu, avem acum 8 400 de metri, când, pe neaşteptate, văd cum germanii aruncă rezervoarele suplimentare şi pică... Intrigat, caut să văd de ce şi descopăr un roi de Mustanguri picând pe noi. Este o imposibilitate să mai ajungi la formaţie, aşa cum lucrează ei acum: în faţă au pluton precursor de vânătoare format din Lightning-un şi în spate la fel, asta în protecţia imediată, plus Mustang-un mai sus, în vânătoare liberă, mai departe de formaţia compactă, dar capabile să intervină oricând alertate prin radio, un fel de vânătoare strategică cu misiunea de a angaja tot ceea ce apare într-un spaţiu mai larg. Nici nu reuşim să schiţăm atacul şi sunt pe noi. lată-i acum, de

pildă... loniţă ceruse voie să plece, pentru că nu avea oxigen. Panait a rămas în urmă şi, într-un viraj, nu l-am mai văzut. Singur Mălăcescu se ţine bine, strâns în linie cu mine în aşa fel încât ne putem apăra oricând unul pe altul. îi fac semn că picăm, cam pe la 5 400 de metri, unde avem puterea de restabilire a motoarelor, înălţime la care ne convine cel mai bine să angajăm lupta. Musta/ţg-urile ne ajung. Unul este deja în coada lui, strig la radio: „Virează dreapta!” – el, fiind în stânga mea, execută prompt –, ne încrucişăm şi eu trag o rafală între el şi Mustang-ul care se ţinea în spatele lui. Acesta este obligat să degajeze în sus, apoi, din partea cealaltă, iar i se aşază în coadă... „Virează stânga!” manevra se repetă şi, în coborâre, până la sol, reuşesc să-l degajez nu mai puţin de şase ori, însă pentru că îl incomodam, americanul mă ia pe mine în primire, dar nu reuşeşte să tragă decât din faţă, de unde nici eu nu mă las mai prejos. Ne încrucişăm ca două spade, la 15-20 de metri unul de altul; în manevrele obligate, privind cu capul peste umeri, îmi sare laringofonul de la gât şi nici nu bag de seamă. Continui să indic manevrele prin staţie radio şi Mălăcescu execută exact ceea ce gândeam eu fără să audă nimic... într-un târziu, observ şi pun laringofonul la loc, restabilind legătura... Şi el mă degajează de câteva ori. Cea mai mică greşeală pe care am fi făcut- o în acest balet al morţii ne-ar fi costat viaţa pe amândoi. Cei patru insistenţi – pentru

că patru Mustang-uri erau! – au trebuit să se lase păgubaşi... Este o minune cum de au scăpat fără să fie niciunul doborât. A fost o luptă fenomenală, poate cea mai frumoasă de când sunt pe front, o luptă cu manevre nemaipomenit de precise! Acum, cu burta pe versanţii Buzăului, în încrucişări repetate, am ajuns la teren. La înapoiere, nu se mai întoarce adjutantul Panait. Era un model de om şi de militar. Nu se simţea bine... bolnav, zbura întruna şi, azi, parcă a fost un făcut!, abătut şi plin de presimţiri rele, a plecat şi, neavând coechipier, a căzut. Pentru acela care în aviaţie a fost adjutantul major Panait Ion, un gând pios cu rugămintea să-i fie ţărâna uşoară. Mălăcescu aterizează cu un cauciuc spart de gloanţele primite, pe dedesubt, în trenul de aterizare şi cu multe alte găuri în profundor şi în partea din spate a fuzelajului, iar eu numai cu mai multe spărturi în aripi.

Terestru... 11 divizii germane au ieşit din dispozitiv, întărind frontul central care suferea presiuni din ce în ce mai mari. Şi nemţii sunt abătuţi şi, fără să o spună, par că s-au împăcat cu ideea că războiul este pierdut. „Mitică”, lăptarul german care ne deserveşte ca armurier, o mărturiseşte pe faţă, repetat: *Krieg kaput*[K].

11 august. Facem doar un exerciţiu de alarmă cu nemţii... Ne adunăm toate trei grupurile, ei cu rezervoare suplimentare, noi fără, şi colindăm toată Muntenia, în căutarea unor *HeinkeI-e* pe care le atacăm simulat pe lângă Mizil. Trecem iar pe la Bucureşti şi, în

limită de benzină, aterizăm pe Pipera. Cu o maşină, cât durează alimentarea, ne repezim în oraş, ca să mai vedem ce mai e pe acasă. Şerbănescu stă aproape de mine, pe Sandu Aldea, dar, după ce avem timpul limitat, ca o culme a ghinionului, maşina rămâne în pană de benzină şi, din cauza lipsei, nimeni nu vrea să ne cedeze nicio picătură. Timpul trece, vedem G-urile decolând şi, în fine, cu o maşină de la Popeşti-Leordeni, de la Grupul 6, al lui Dan Vizanty, prinsă pe drum, reuşim să ne întoarcem. Tocmai bine pentru a forma o patrulă – ultima cu Şerbănescu –, cu care în razmot, într-un zbor splendid, ne reîntoarcem la terenul de bază (Buzăul, acum).

17 august. încă şase zile de pauză pe care, după cum bănuiam noi, le datoram debarcării americane şi franceze în Franţa de sud, între Nisa şi Cannes. Speram ca, fiind ocupaţi acolo, să ne lase mai mult timp în pace, dar ţi-ai găsit! Azi, americanii sunt prezenţi. Decolăm, luăm înălţime, găsim Grupul 7, dar nemţii sunt de negăsit... Nu-i vedem nicăieri şi nici nu-i auzim la radio. Manevrăm o oră, fără să putem ataca şi, fragmentaţi, în formaţii mici, rămânem spre final numai trei avioane – Şerbănescu, „Bâzu” Cantacuzino şi cu mine – şi tocmai acum este o posibilitate de atac; o formaţie izolată, cu vânătoare puţină, dar suntem numai noi şi la limita de benzină...

[95] Războiul este pierdut. *[Ib. germ.)*

Şerbănescu se hotărăşte să vină acasă. La teren,

adună grupul şi urmează o scenă de o violenţă rară din partea căpitanului, care îi ceartă pe toţi şi, luându-mă ca exemplu le impută: „De ce locotenentul Dobran nu se întoarce niciodată? De ce se ţine în cele mai grele evoluţii? De ce are benzină şi oxigen? Ne pierdem unul câte unul şi e păcat!” Apoi, confidenţial şi puţin admirativ, cu zâmbetul lui larg, când nu ne mai vede nimeni, mă întreabă: „Cum ai făcut, măi «Ţigane», de nu m-ai pierdut?” După care pleacă la Bucureşti, la raport.

18 august, Buzău. După discuţia furtunoasă din ajun, în care, pe nedrept, pronunţase cuvântul „laşi”, Şerbănescu este închis în sine. Aşteptăm cu toţii să sune alarma. De data asta suntem numai 12. Aceeaşi apăsare de moarte pluteşte peste tot. Nicio vorbă la nimeni. Dacă din întâmplare privirile unora se întâlnesc, în alunecări piezişe, fug unele de altele. Pluteşte un fel de izolare, un gol pe care nu-l poate umple nimic. Ştim că azi va fi ziua cea mare, ziua decisivă, în care nu putem să ne evităm soarta. Este ora 09.00 şi se dă pre-alarma. Cu paşi grei plecăm la avioane, cu capetele în jos, cei 12, chemaţi să lupte, cu avioane mai slabe, contra unui inamic numeric mult peste puterile lor. Uneori, pare că nu te mai susţine nici voinţa de a trăi, deşi, până la urmă, este singura care se zbate. întârzii puţin lângă căpitan. Este ceva nou în el, ceva care te face să-l priveşti adânc, apoi mă rup spre *22b-u*l meu, ca toţi cei chemaţi spre avioanele lor. în ultimul moment, soseşte şi „Bâzu”. Şerbănescu îl întreabă: „Tu ce faci, «Bâzule», zbori?!”, „Desigur, domnule căpitan”, confirmă acesta.

„Ştii ce, «Bâzule»?... Este mai bine ca tu să nu zbori!” „?!” Şerbănescu explică: „Suntem 12 fără tine, şi cu tine suntem 13, unul dintre noi va trebui să cadă şi acela sunt sigur că voi fi eu. Am şi chestia asta (o bluză albă cu care a căzuse Miluj... poartă

ghinion! E mai bine să rămâi.” „Nu se poate, domnule căpitan, zbor... Şi dacă va cădea cineva, eu sunt acela, pentru că am venit al treisprezecelea!” Şi „Bâzu” s-a dus spre avionul lui, numărul 3. încă 15 minute şi racheta cu stele roşii se ridică în spaţiu... „lise”, postul de alarmare terestru, transmite semnalul *„Reiterei!”*[98]*,* ceea ce, în cod, însemna „Decolarea”. Şi 26 de mecanici încep să învârtă la manivelele celor 13 avioane: „Alecu” Şerbănescu, „Bâzu” Cantacu- zino, Mircea Şenchea, Vasile Gavriliu, Ion Dobran, Constantin Bendas, Ion Simionescu, Laurenţiu Mânu, loan Mălăcescu, Constantin Miron, C. Nicoară, Dumitru Goloiu şi Traian Dârjan. Mecanicii se grăbesc înfriguraţi. Şi pentru ei, fiecare decolare înseamnă ceva. Motoarele pornesc simultan şi, cu alunecări grăbite, ne strângem la T-eu unul câte unul, apoi, pachet, toţi 13 luăm înălţime. Ca niciodată, Şerbănescu nu aude la radio decât postul terestru de radio de la Bucureşti, cu care intră în legătură. Ne întâlnim cu alte 12 avioane din Grupul 7, de sub comanda căpitanului Lucian Toma, şi urcăm... urcăm drumuri de plumb. „Tigrul” ne conduce: „Mergeţi cu cap-compas 290°... Modificaţi cu 10° de la 280”... etc. Avem 7 500 de metri peste munţi, suntem la Braşov cu direcţia Făgăraş când, deodată, ca un roi de albine, formaţia inamică ne apare în faţă. Un pluton de trei valuri mari, de bombardiere,



Constantin

98 Cavalerie *(1b. germ.].*

eşalonate uşor în înălţime; în capul formaţiei, siluete mai mici de *Lightning*- uri, desigur. „Bâzu” – care în formula de compromis, ca să nu fim 13, patrula mai sus, în faţa noastră – intră şi el în formaţie. Unul dintre noi, în virajul uşor amorsat, se desprinde şi pică. în cască se aude vocea lui Şerbănescu: „Unde te duci *11,* pe noi cui ne laşi?” în numărul 11 era locotenentul Constantin Bendas, care acuza lipsa de oxigen! Lăsăm formaţia inamică să treacă pe lângă noi. Nu avem înălţime suficientă şi urcăm mereu, paralel cu ei, în sens invers, urmând să ne răsturnăm în spatele ultimei formaţii. în acelaşi timp, sub noi, în sens invers, trec patru *Mustang-wi.* Şerbănescu le vede, virează scurt, la dreapta-împrejur, şi pică pe ele. Toată formaţia face la fel, eşalonată în şir indian, afară de locotenentul Gavri- liu care, din cauza virajului strâns şi al aerului rarefiat la acea înălţime, se angajează şi pică, pierzând vreo 2 000 de metri. *Mustang-uri|e* ne-au simţit că suntem în spate şi virează şi ele cu motoarele în plin, trăgând dreapta- sus. în viraj, Şerbănescu trage, dar nu pot observa nimic pentru că suntem încă departe şi, în virajul de 360° care a urmat, mai vin – chemate prin radio – o dată opt *Mustang-uri,* a doua oară şase şi apoi încă două. în câteva secunde, suntem 20 la 12 şi G-urile fâlfâie la înălţimea aceea, cu manetele în plin. Motoarele trag din greu, de parcă sunt sufocate... este prea sus pentru ele; de la 5 400 de metri, unde compresoarele mai restabilesc puterea de la sol, urcând, o pierd încet, încet. Americanii se simt în largul lor. Compresoarele lor, cu două trepte, restabilesc de două ori puterea şi pot urca mai mult cu 2-3000 de metri,

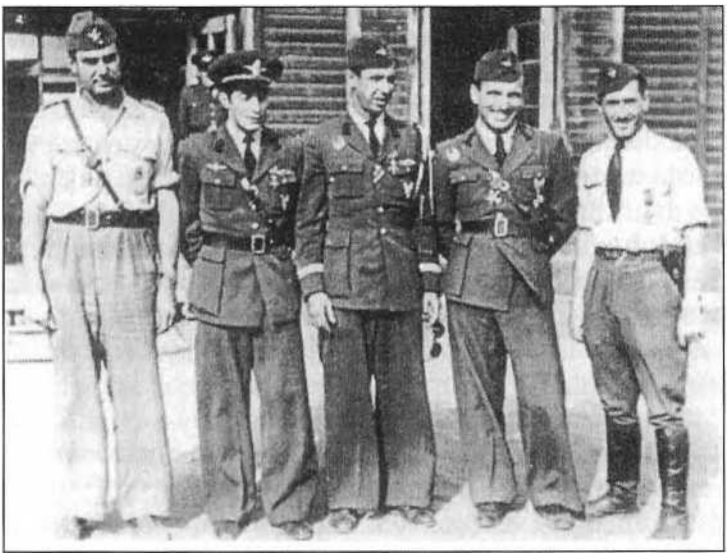
fiind ajutaţi şi de elicele cu patru pale. Culmea, prin radio, acum „Tigrul” ne cheamă la Mizil, unde *Lightning-uri\e* atacau la sol, şi ne ordonă să nu ne angajăm cu formaţii mari. Şerbănescu răspunde: „Nu pot – ultimele lui cuvinte, de altfel – pentru că sunt angajat în luptă aeriană cu *Mustang-m~V.”* Fragmentaţi pe formaţii mici, umplem tot cerul, şi el îşi dă seama şi ca-ută să rupă lupta, picând spre sud-est. Ca de obicei, cu ochii pe el, îl urmăresc, tăindu-i virajele, şi ies în linie cu el, în partea stângă. De atâtea ori i-am fost înger păzitor şi nu vreau să-l las nici acum. în dreapta lui mai este un avion. După cum am aflat mai târziu la sol, era adjutan-tul Traian Dârjan. Toţi trei în linie, distanţaţi la 100 de metri, cu Şerbănescu la mijloc, picăm, dar viteza lui „1” este prea mare şi nu permite încrucişări, dar picăm... picăm mereu; întorc capul spre stânga, cercetez latura şi spatele şi nimic nu apare. întorc privirea la dreapta şi- nu mai văd, peste Şerbănescu, al treilea avion. Intrigat, pentru că trebuia să fie un motiv pentru care dispăruse, schiţez un viraj. A fost de ajuns străfulgerarea unei clipe pentru a se scrie un destin. în spatele lui Şerbănescu şi mai sus era un avion cu botul roşu. Cu o ultimă speranţă, transmit prin radio: „Viraţi, domnule căpitan!”, poate se va întâmpla o minune şi va auzi îmi spun... M-a fulgerat o clipă gândul că n-am scăpat, că *Mustang-urile* sunt pe urmele noastre, apoi am tras neochit, cu tunul şi mitralierele, între el şi căpitan... era prea târziu însă. Avionul lui mergea picat, în linie dreaptă, fără să schiţeze niciun viraj. Intrase în rafala trasoarelor roşii, pe care americanul o pusese în faţă. Din planul stâng se prelinge o uşoară dâră

de fum, avionul se înclină spre stânga, se întoarce pe spate şi pică sub verticală. întâi am crezut că, totuşi, este o degajare. Pic şi eu, preocupat de propria mea manevră.

*

Şerbănescu a căzut pentru că a avut prea mare încredere în grupul lui; bănuia că toţi ceilalţi îl urmează... Altfel nu se explică zborul acesta drept, fără viraje şi oarecum fără grijă. Sunt dezorientat şi cu sufletul greu; a căzut o stea!... A căzut Şerbănescu! Mai am o palidă licărire de speranţă, poate că mai jos a sărit cu paraşuta... Dar după picajul acela groaznic, pe spate, este mică şansa. Ca într-un vis urât mă învârt prin munţi; undeva pe o culme, o casă frumoasă, lângă ea puţină cultură, am nebunescul impuls de a trânti aici avionul, de a-l face

ţăndări. îmi fulgera prin minte *Adevărata moarte a lui Guynemer,* povestirea lui Cezar Petrescu... Dumnezeule mare!, mi-e aşa dor de linişte, dar totul nu a fost decât mirajul unei clipe. Avionul demult m-a purtat peste alte creste şi alte văi. îmi amintesc că, la începutul luptei, am auzit ca prin vis un mesaj... „Sunt doborât!” Cine-o fi fost?



Alecu Şerbănescu (al doilea din dreapta), la 28 august 1943, în ziua decorării cu Ordinul „Mihai Viteazul” clasa a IlI-a, alături de ceilalţi aşi incontestabili ai aripilor româneşti de la acea oră: „Bâzu” Cantacuzino, loan Dicezare, Tudor Greceanu şi Ion Milu.

Ce vor fi făcut ceilalţi? Curiozitatea, pe de o parte, sentimentul de a mă elibera de avion (suferise eforturi groaznice, încât se deformase celula; pentru a merge drept trebuia să-i dau picior şi manşă într-o parte), pe de altă parte,

mă mânau spre casă. Mă orientez repede. Am ieşit din munţi undeva între Focşani şi Râmnic... în curând văd Ziliştea, apoi Buzăul. Sunt puţine avioane aterizate. Alunec uşor, avionul se lasă domol, rulează spre locul lui, apoi, cu o ultimă zvâcnire de motor, se opreşte. Mecanicii aleargă... Stau încremenit în cabină, fără să o deschid, apoi, cu paşi grei, de condamnat: „A căzut Şerbănescu!” Toţi împietresc... Nu le vine să creadă... Şi totuşi Şerbănescu a căzut. Rând pe rând, sosesc avioanele. Mai lipseşte unul singur în afară de căpitan, este locotenentul Vasile Gavriliu, care şi el fusese doborât. în momentul când a virat acolo, la Braşov, ca să intre în şir indian după noi, s-a angajat şi a pierdut circa 2 000 de metri. Voind să urce din nou, în formaţie, s-a trezit aşa, din senin, lovit de un *Mustang* dintr-o formaţie ce făcea protecţia inferioară a bombardierelor. Cu peste 40 de găuri în avion, fără motor, a reuşit să-l pună la Vama Buzăului, între munţi, într-o cultură, lângă firul apei, şi să scape numai cu o lovitură la cap (dând cu capul de vizor, în aterizarea forţată). Dârjan, extrema dreaptă a căpitanului, povesteşte că a văzut la timp *Mustang-ul* din spate şi că a anunţat la radio, dar nici eu, şi nici Şerbănescu nu am auzit nimic. Văzând că nu reacţionăm, şi cum americanul era în poziţie de tragere, el a virat şi, în încrucişare, a tras. în momentul acesta, soarta a vrut ca eu să mă uit în stânga. Când am întors capul spre dreapta, el trecea pe sub mine, în partea stângă, şi nu l-am mai văzut. Ca şi mine, s-a descurcat cum a putut. Aterizează şi maiorul german, comandantul grupului german care acţionează în România. Este de comun

acord cu noi că nu se mai poate face nimic – dar absolut nimic! – cu G-ul contra *Mustang-ulm* şi ne promite că va pune imediat problema la Flotă[99], într-o conferinţă, la Bucureşti. Ofiţerul german de legătură Neubeck obţine de la Flotă un *Fieseler Storch,* cu care plec în munţi, în căutare. După indicaţiile mele, Şerbănescu trebuie să fi căzut în valea Buzăului. Străbat fără rezultat toată valea, dar nu reuşesc să descopăr nimic. La întoarcere, insist şi obţin din nou avionul domnului general Gh. Gârleanu, cu care reînnoiesc cercetările şi, după aproape alte două ore de căutări, între Vipereşti şi Cislău, pe frumoasa vale a Buzăului, lângă o comună sub munte, Ruşavăţu, la nordul ei, pe un povârniş de stâncă, găsesc avionul sfărâmat. Poate că nu l-aş fi găsit, dar puţinii oameni de jos (nişte ciobani], văzându-ne că ne învârtim pe acolo şi, închipuindu-şi ce căutam, ne făceau semne largi cu mâna, arătându-ne aproximativ direcţia. Dar nu putem ateriza... terenul este prea prăpăstios şi pentru *Fieseler* (tipul de avion cu care Skorzeny l-a „răpit” pe Musollini din locul în care fusese închis, în munţi]. După mai multe viraje, îmi dau seama că a intrat percutat în pământ, de la înălţime, făcând explozie şi arzând complet partea de deasupra solului. Ne întoarcem spre casă. Pe vale, femeile, prinse de grijile lor mărunte, spălau rufele la râu, apoi le întindeau pe iarbă, la soare. Covoare multicolore

---

99 Este vorba despre *Luftflotte IV,* comandantă de generalul-co- lonel Otto Deßloch, ulterior de generalul-locotenent Alexander Holle, ca pe finalul războiului să revină tot Deßloch. *Luftflotte* avea în subordine totalitatea marilor unităţi de aviaţie care serveau un anumit sector al frontului. *Luftflotte IV*deservea flancul

de ţesături... Şi viaţa, pentru fiecare, îşi urmează cursul. E război?!... Ce război? Poate doar acolo, sus, sus de tot, unde în sclipiri de argint se aud tunete... Doar acolo se luptă zeii cu titanii şi tocmai acum, fulgerat, a căzut din înălţimi un titan. Fusese ultimul bombardament american!

...Gavriliu ne povesteşte că primii sosiţi la avionul lui doborât de americani, la Vama Buzăului, au fost un băiat şi cu sora lui mai mică. Ei au numărat loviturile proiectilelor din avion. Băiatul nu mai văzuse un avion aşa de aproape şi l-a impresionat aşa de mult, încât i-a

sudic al frontului de est şi avea în subordine şi aviaţia de vânătoare română afectată acestui front.

determinat destinul! Mult mai târziu, peste mai mult de 30 de ani, l-am întâlnit la TAROM, ca pilot. Era detaşat de la armată şi avea gradul de locotenent-colonel. Se numea Baba.

Iată şi menţiunea lapidară din jurnalul Forţei a 15-a americane de la Foggia, pentru ziua de 18 august 1944 (ultimul lor bombardament): *Ploieşti was hit again the next day 18 with a dying gasp, the defenders sent up 35 Me 109G to intercept bombers, but the escort promptly sentnine ofthem flaming back to theground.*[100] Doi dintre cei „trimişi la pământ” au fost din Grupul 9 Vânătoare.

19 august. Maiorul german s-a ţinut de

100„Ploieştiul a fost lovit din nou ziua următoare, 18, şi, cu ultima suflare, apărătorii au ridicat 35 de *Me 109 G6* ca să intercepteze bombardierele, dar escorta, prompt, a trimis nouă dintre ei înapoi, în flăcări, la pământ.” (/b. *eng.~)*

cuvânt. Pentru prima oară în istoria grupului, când a sunat alarma, piloţii merg numai să disperseze avioanele. În mica agendă neagră care stă la baza acestui jurnal (agenda anului 1944) în care notam fugar întâmplările zilei pe care le detaliam seara sau a doua zi, sau chiar mai târziu, am scris impulsiv, în dreptul zilei de 19, „Grupul fuge”. Dintr-un grup de vânătoare – care era floarea aviaţiei române – am rămas numai 12 piloţi, şi asta după numai câteva întâlniri cu americanii (până în 10)... Nu suntem supraoameni! Ca teren de dispersare a fost aleasă Mamaia. Ne bucurăm pentru că, în colţul acesta de ţară, n-am mai fost de mai bine de doi ani.

în formaţie strânsă, lăsăm în stânga podul de la Cernavodă. Iată, în zare, marea. Pe plaja albă, distinct, se profilează hangarele negre de la Mamaia. Rând pe rând, aterizăm venind dinspre mare spre uscat. Camarazii de la 52 – Horia Pop, Ion Galea şi Mihail Lucaci – ne primesc cu bucurie. Nu ne-am mai văzut demult şi am fost buni prieteni. Este un soare cald şi atâta linişte în cortul lor, băgat în verdeaţa vie a unor oţetari, încât n-am mai pleca de aici! Fiindcă totul ne îndemna spre mare, nu ne lăsăm rugaţi şi ne îndreptăm spre plajă. Nisipul arde, apa te cheamă, cei 12, dornici de viaţă, care au lăsat în urmă, pentru câteva ceasuri, coşmarul lor, se lasă în voia valurilor. Ne îndreptăm din ce în ce spre apă mai adâncă... Este aşa de bine să simţi cum te izbeşte valul, să-l sari sau să-l treci pe dedesubt! Apa mă fură; îmi aduc aminte ca prin vis frânturi de prin anul 1927; cortul acela mare, comun..., pezmeţii din cozonac ai mamei, geamandurile, sirenele vapoarelor, jocul nostru

pe foile de cort, moartea regelui Ferdinand, Lindberg... etc. Mircea mă păzeşte, să nu mă înec, şi mă trimite mereu înapoi, spre ţărm, unde apa nu este aşa de adâncă. Unul singur a luat-o razna, de abia se mai vede ca un punct, departe, spre linia vapoarelor, către orizont. Este Sim, „bătrânul” Sim (26 sau 27 de ani?), simpaticul sublocotenent – ofiţer de rezervă – Simionescu, pe care l-am poreclit „Răţoiul”. Dar şi de aici ne cheamă racheta roşie. în grabă, uzi, cu apa şiroind pe noi, fugim spre cort. De ce s-o fi dând alarma? Repede, la avioane şi decolăm. în aer, postul de radio „Palermo” – este acolo un neamţ care vorbeşte simpatic româneşte – ne dirijează vag, după nişte ţinte pe care nu le găsim. Trecuseră de mult în Bulgaria aşa că plecăm spre casă, toţi în afară de Sim, pe care plecarea avioanelor l-a surprins departe, în larg. El nu ştia nimic şi a venit de unul singur mai târziu.

La Buzău, atmosfera este de morgă... L-au adus pe Şerbănescu – câteva rămăşiţe arse într-un rest de paraşută – în portbagajul propriei maşini. Atâta s-a ales din viaţa zbuciumată a celui care a fost căpitanul Alexandru Şerbănescu, asul aviaţiei de vânătoare române, omul care polariza toate voinţele în jurul lui. Acum nu vorbeşte nimeni... Toţi simt că am pierdut atâta, încât nu se poate exprima în cuvinte.

Vin zvonuri că a început ofensiva rusă pe frontul de la Iaşi. De abia aşteptam să ne mutăm şi ordinul nu se lasă aşteptat... Mâine dimineaţă, în zori, grupul se deplasează pe terenul înaintat de la Roman, de pe care vom lucra împotriva ruşilor. Ne bucurăm din toată inima şi facem o

vizită grăbită, de bun rămas, pe la puţinii prieteni [Mânzu], apoi, în grabă, ne strângem catrafusele. Mulţumim doamnei colonel Băgulescu pentru ospitalitatea arătată şi, târziu, ne culcăm plini de vise mari. Am o singură grijă acum... faptul că Valy e şicanată de poliţia din Tecuci. Nu ştiu ce să mai fac pentru a o scăpa de lagăr... Biata fată are atâta încredere în noi şi tocmai acum e singură! Şerbănescu, cu trecerea pe care personalitatea lui i-o dădea la Corpul Aerian, îi procurase o hârtie provizorie care, temporar, i-a asigurat liniştea, dar... Şerbănescu nu mai este! întocmai ca Scarlet O'Hara, din *Pe aripile vântului,* îmi zic şi eu că „şi mâine este o zi", după care vom mai vedea!

Zvonul s-a adeverit... Marea ofensivă rusă a început astăzi după-amiază. Ruşii au atacat, după o pregătire de artilerie, de o jumătate de oră, în zona grupării de armate „Dumitrescu şi Wohler", pe toată lungimea frontului, cu o presiune mărită în zona laşilor.

20 august. în fine, plecăm... Deşi de la 04.00 suntem pe teren, nu putem decola înainte de a se încărca/u-urile 52 puse la dispoziţie de Flota a IV-a [germană] cu materialele şi trupa necesară în primul transport, a căror protecţie o asigurăm. Le lăsăm să plece înainte, în aşa fel ca să le ajungem cam pe la Bacău, apoi decolăm şi noi. Zbor în celulă cu Mălăcescu, admirabilul meu coechipier, şi nu ne putem abţine să nu rasmotăm Tecuciul în care toată lumea e sculată şi oarecum în fierbere... Şi probabil ca şi Valy e cu ochii pe cer, dar nu-i pot trimite decât un legănat din aripi, după care, cu zbor de lăstun, plec spre front. Ajungem/u-urile la timp şi

aterizăm în bune condiţii pe micul teren de la Roman, care are o lizieră învecinată cu cimitirul oraşului. Ne instalăm camuflaţi sub pomi, aproape de cavouri, care servesc la nevoie şi drept adăposturi. De fapt, ne instalăm chiar în locul Grupului 3 din Flotila 52 a lui Hrabak, grup comandat de Bacon", maiorul cu cele mai multe victorii într-o singură zi, care acum e în spital, doborât, la rândul lui, de un *Airacobra* tot aici, pe frontul Iaşilor. Se ordonă o primă misiune: însoţire de *Henschel-e* la Podul Iloaiei şi Târgul Frumos, localităţi între care ruşii au spart frontul şi înaintează spre sud cu infanteria, intenţionând să coboare pe valea Sor- covăţului ca să taie calea ferată Vaslui-Roman, la vest de Negreşti, pe apa Bârladului. Situaţia pare critică, deoarece numai valea Şiretului şi Iaşiul sunt mai puternic fortificate, în restul frontului o spărtură poate fi rapid exploatată, pentru că în spate nu este mai nimic. *Henschel-ele* atacă, dar parcă nu insistă ca de obicei... Au descoperit un vârf de coloană inamică blindată; de altfel, nici nu pot insista prea mult, pentru că vin *11-2-uri* şi fa/c-uri şi Lauri, tocmai pentru a uşura înaintarea aceleiaşi coloane, şi se încinge acolo o bătălie de mai mare dragul, în care cinci categorii de avioane se întrepătrund în intenţia de a se doborî unele pe altele. Nimeni nu mai ştie unde îi este capul. Norocos din afacerea asta este Şenchea, care doboară un *11-2* şi un *La* probabil. Ruşii sunt acum foarte insistenţi aerian şi împing aviaţia peste vârfurile proprii

[99] Mai mult ca sigur se referă la generalul-Iocotenent de mai târziu Gerhard „Gerd" Barkhorn (1919-1983), la

total cu 301 victorii aeriene, al doilea după Hartmann în clasamentul aşilor, cu şase aparate sovietice doborâte în ziua de 19 iulie 1942. Cavaler al Crucii de Fier cu Frunze de Stejar şi Săbii. de atac, imediat în spatele retragerii noastre. Nimic de reproşat în tactica lor de întrebuinţare a armei.

Spre seară, încă o însoţire... Scoatem asaltul din linii teafăr, după o luptă aeriană cu Yak-uri, şi ne retragem în sector, în vânătoare liberă. Sunt în celulă cu „Bâzu”. în total, în ieşirea aceasta avem trei lupte aeriene. El credea că îl are coechipier pe Simionescu şi a fost foarte mirat că Simionescu, care e liniştit şi tăcut, vorbeşte mai mult ca de obicei la radio. Recunosc că am trăncănit cam mult şi „Bâzu” ratează două ocazii sigure pentru simplul fapt că nu a înţeles la radio ceea ce i-am transmis. Spuneam că sunt în spate, să tragă fără teamă, şi el credea că are ceva în spate şi a tras de departe, fără să urmărească ţinta, ca de obicei. Pentru faptul că el e nervos, ratez şi eu o ocazie, dar cinci minute mai târziu, ne scoatem amândoi pârleala. Găsim două îa/c-uri, pe la 3 000 de metri, care se plimbau în formaţie de luptă ca la ele acasă. Coechipierul, rămas puţin mai în urmă, este doborât de „Bâzu”, care se apropiase din spate şi l-a surprins fără ca şeful de celulă să vadă ceva. (Acum, şi ruşii au adoptat schema formaţiilor germane: nu mai zboară în roi, ca la începutul campaniei]. Cel rămas singur zboară în S-uri largi, cău- tându-şi coechipierul, pe care îl va găsi până la urmă.... „Bâzu”, care este un *gentleman,* mă lasă pe mine să manevrez. Din câteva viraje largi, sunt în spatele lui. Prietenul nu bănuieşte nimic... Şi chiar dacă nu va muri aşa cum îi şi doresc, trebuie să ştie că a merge

drept mai mult de câteva secunde înseamnă moarte sigură, şi el merge în aşa fel de parcă ar fi singur pe tot cerul. Pic sub el, apoi în urcare, pe dedesubt, îi plasez în faţă o rafală scurtă. Imediat, ca într-o explozie, scoate un fum negru, se înclină şi intră în vrie spre pământ. în picajul care urmează mă simt înclinat cu putere pe dreapta, flapsul tremură..., *hait!* Mi s-a rupt ceva la avion şi nu ştiu ce! Păcat de victorie, că nu o pot „clătina” cum trebuie acasă, la teren.

Reduc viteza şi, cu grijă, uşor, uşor, cobor spre aerodrom, trecem legănând din planuri totuşi – „Bâzu” mai tare şi eu mai încet, mai timid – şi aterizăm. Astăzi, grupul are şapte victorii sigure, fără nicio pierdere. Ieşit din carlingă, dau curios o raită în jurul avionului şi descopăr cauza formidabilei înclinări la viteze mari: legătura unui volet de radiator (erau două) se rupsese şi clapa care asigura automat răcirea glicolului rămăsese într-o poziţie oblică. Rezistenţa ei la înaintare dădea un puternic cuplu de răsucire pe dreapta.

Bietul Şerbănescu!... Ce ghinion pe el!... Ar fi fost un loc ideal de lucru aici, în competiţia lui cu „Bâzu”. Mă îngrijorează faptul că frontul se clatină, nu avem spate mai deloc, nimic nu pare organizat în adâncime.

21 august. Zi – cum era de aşteptat – de activitate intensă. Zburăm pe capete. De abia vii dintr-o misiune şi pleci în alta. La prima însoţire, susţinem o luptă aeriană grea cu La-uri şi nu a lipsit mult ca să fiu doborât. M-am băgat iar de unul singur într-un vălmăşag de Lauri şi //-2-uri – care atacau o coloană de-a noastră pe o şosea – şi, crezând că sunt urmat de celula a doua,

care fusese cu mine, m-am trezit singur cu un *La* în spate, cam pe la 400 m. Avionul acesta, cu motor în stea, pare destul de bun, mai ales în urcare, şi am scăpat de el în jos, în razmot, folosind acoperirile terenului, dar nu fără a simţi încă odată trasoarele aproape, foarte aproape, poate la jumătate de metru de cabină, însă cum picam cu picior în uşoară derivă, toate rămâneau uşor lateral şi puţin mai sus.

La întoarcere, îl găsesc pe teren pe ministrul nostru, al Aerului, pe generalul Jienescu. Am auzit că a făcut gălăgie la Tecuci, nu i-a plăcut ceva la comandament, aici însă îl văd cam îngrijorat. Stă de vorbă cu noi, cerând amănunte. Ne întreabă de noile tipuri de avioane ruseşti, de una, de alta... Vine şi „Bâzu” din zbor şi raportează că ar fi văzut tancuri ruseşti pe Bârnova. Vestea este foarte importantă, dar înainte de a o transmite mai departe, ministrul vrea să fie verificată. Mă ofer să fac eu recunoaşterea, cu adjutantul Mălăcescu, care acum e nedespărţit de mine. Tăiem direct spre Iaşi, luăm înălţime, apoi, deasupra oraşului ne răsturnăm în viteză, jos de tot, la pământ, în lungul şoselei şi căii ferate iaşi-Bârnova. Observăm orice mişcare, cu toate că zburam cu 500 km/oră, dar la viteza asta nu ne e teamă de nimic. Chiar la ieşirea din Iaşi observ grupe de luptă române cu direcţia spre oraş şi, puţin mai departe, plutoane în marş şi coloane de maşini române şi germane cu aceeaşi direcţie. Nici urmă şi nici vorbă de tancuri pe Bârnova... A fost o confuzie, ce o fi văzut „Bâzu”? Luăm înălţime şi ne reîntoarcem spre casă, însă Ia vest de Bârnova găsim, în atac la sol, pe satul Hadâmbul, //-2-uri şi *Yak-uvi.* Mai la

nord puţin, Voineştii fumegau, păreau că fuseseră ocupaţi.

în lupta aeriană – foarte dificilă, din cauza unui plafon de nori în care stăteau Va/c-urile –, adjutantul Mălăcescu reuşeşte să doboare unul dintre //-2-urile de jos şi, bucuroşi de ispravă, pornim spre Roman, dar ministrul nu mai e aici. Ne pare rău că nu-i putem raporta verbal rezultatul. îl transmitem însă telefonic la Bacău, unde plecase el între timp. Ar fi prudentă acum o schimbare de teren pentru că, în actualele condiţii, oricând sunt posibile atacuri la sol, frontul fiind prea aproape. Deja, către ora 14.00, o formaţie de //-2-uri se apropie pe valea Moldovei, către Roman, dar ocolesc oraşul pe la vest şi bombardează şoseaua şi calea ferată între Roman şi Bacău, fără ca „Bâzu” să dea ordin de decolare. Eu, personal, aş fi ridicat toate avioanele în aer, într-o acţiune de 15-20 minute, dar „Bâzu” motivează că nu ar mai avea avioane pentru misiunile cerute de corp, deşi le-ar fi putut dirija şi din aer... ce importanţă are, dacă reuşim să le micşorăm potenţialul şi moralul doborând câteva – este o lovitură într-un sector important de front. Neacţionând, îi încurajăm.

încă o vânătoare liberă şi o însoţire de *Henschel-e,* dar atacurile noastre au devenit dificile din cauza numărului mare de aparate cu care acţionează ei acum, apă- rându-se unii pe alţii, reuşind o concentrare de mijloace care le dă o mare superioritate în zonă. în orice caz, este o zi frumoasă: patru misiuni cu patru lupte aeriene.

Situaţia frontului este din ce în ce mai proastă. Spărtura dintre Târgul Frumos şi Podul

lloaiei a progresat, cum era de aşteptat. Nu ştiu ce să cred, nu luptă infanteria cum ar trebui? Pe drum se văd ostaşi fără arme şi cu uniformele dezordonate, rupte, unii nu mai au bocanci în picioare, ci numai obielele... Şenchea îi întreabă: „De unde veniţi voi?” I se răspunde: „De la Târgu Frumos...” „Păi, acolo nu aţi avut contact cu inamicul, că spărtura e mai spre est!” „Nu, dar au spart spre Podul lloaiei alături de noi, la Regimentul x Arad, şi am plecat şi noi; nu mai puteam să stăm, că ne încercuiau!...” Deci, nici gând să reziste sau să contraatace în spărtură, ba unii au părăsit şi armele, ca să fie mai uşori, fără să tragă niciun foc!... Ce să fie asta? încrederea Mareşalului, săracul, să fie fără temei?

22 august. Hitler aprobă propunerea retragerii pe aliniamentul Galaţi, Focşani, Carpaţi, dar se pare că este prea târziu. Deja, 15 divizii germane par pierdute... în 21 şi 22 [august] au loc întrevederi serioase între Mareşal şi generalul-colonel Friessner, comandantul Grupului de armate „Ucraina Sud”.

*

Pentru a înţelege mai bine evenimentele, intercalez în jurnal părerea acestuia şi discuţiile cu Mareşalul, aşa cum a reieşit mult mai târziu, după ce Friessner a publicat cartea *Bătălii trădate,* adresată soldaţilor de ieri, de azi şi de mâine.

Intercalarea se face după 45 de ani:

„Având în vedere marea primejdie ce se contura încă din prima zi a bătăliei, am avut, la 21 şi 22 august, întrevederi serioase cu Mareşalul Antonescu. L-am întâlnit şi văzut pe

Mareşal pentru prima dată la 20 august, când ofensiva rusă în Basarabia abia începuse. Era o personalitate marcantă, cu o cultură generală şi cu un deosebit talent militar. Am avut foarte repede un contact bun cu dânsul. Noi ne-am întâlnit pe plan militar şi, astfel, de la soldat la soldat, am putut să vorbim deschis despre problemele serioase care ne preocupau deopotrivă. Am avut încredere faţă de Antonescu şi cred că şi el a avut încredere în mine. Vorbind despre comportarea suspectă a trupelor române, atât în ziua anterioară începutului ofensivei, cât şi în prima zi a bătăliei, el mi-a declarat că e cu totul surprins de comportarea trupelor sale şi că, în decursul vizitei sale pe front, el a avut impresia că diviziile respective ar fi putut să se menţină pe poziţie. Fără îndoială, ele nu au luptat suficient. El pune adevărul mai presus de orice, chiar dacă nu îi este favorabil. Mareşalul nu a vrut să accepte cauza adevărată a lipsei de rezistenţă a trupelor sale şi anume intriga politică. El a afirmat că, desigur, soldatul român nu poate fi comparat cu soldatul german, aceasta trebuie spus în primul rând şi în ceea ce priveşte corpul ofiţerilor români. El a promis măsurile cele mai aspre faţă de sabotori şi şi-a ţinut făgăduiala. A plecat personal mereu pe front, la trupele sale, şi lua el însuşi măsuri acolo unde era nevoie. Ştiu că a organizat cordoane compuse din ofiţeri împotriva celor care îşi părăseau postul şi că folosea mijloace aspre.

La 21 august, am făcut o analiză amănunţită a situaţiei în prezenţa statelor-majore. Situaţia era proastă... Totuşi eu credeam, ca şi în alte crize pe care le învinsesem pe alte fronturi, că

voi putea să împiedic până la urmă, şi aici, o străpungere a frontului sau o încercuire. Aceasta, desigur, numai în cazul în care şi trupele aliate îşi vor menţine poziţiile şi dacă ordinul meu va fi îndeplinit fără discuţie. Aici te loveşti de mari dificultăţi şi strâmtorări – de multe ori imprevizibile pentru profan – care stau în calea comandantului unei armate de coaliţie şi care pot pune sub semnul întrebării arta de conducător militar. Mareşalul Antonescu a aprobat întrutotul felul meu de a vedea situaţia. Şi el văzuse că zona cea mai primejdioasă era cea dintre Prut şi Moldova. Era de părere că existau anumite simptome pentru o posibilă debarcare a inamicului în sud, dar totuşi posibilităţile unei astfel de operaţiuni nu erau mari. Ele desigur se pot mări, datorită poziţiei Bulgariei. Această poziţie este caracterizată prin ultimul discurs al preşedintelui Consiliului de Miniştri bulgar. Antonescu a reluat unele puncte ale acestui discurs, spre exemplu: «Tot ce s-a făcut până acum a fost o greşeală. Poporul bulgar respinge aceste măsuri şi nimeni nu poate să împiedice Bulgaria să acţioneze conform intereselor sale». Antonescu a spus că aceasta trebuie privită ca un act direct împotriva Germaniei şi că de altfel preşedintele Consiliului de Miniştri bulgar a spus că marele frate slav va înţelege situaţia Bulgariei şi o va ajuta. Antonescu nu trebuie să ia în considerare nu numai interesele militare, dar şi pe cele politice ale României. El se simte obligat să atragă atenţia asupra acestor lucruri. Interesul politic al României cere ca Basarabia, inclusiv oraşul Iaşi să fie păstrate. în acest sens trebuie făcut totul pentru că dacă acest front se

prăbuşeşte, se deschide întregul Balcan. El se simte răspunzător pentru fiecare petec de pământ care se pierde, de aceea el a pompat tot ceea ce are poporul român pentru a ţine acest front. Dacă mai înainte în Rusia s-au pierdut teritorii, acum situaţia s-a schimbat. Aici se hotărăşte pentru totdeauna viitorul poporului român. România nu poate spune ca Bulgaria că merge la masa slavă. Ea luptă pentru viaţa ei. Dar România nu se poate ruina ea singură şi de aceea el a rugat întotdeauna Germania să-i dea arme. El mai dispune încă de 160 de batalioane şi de oameni instruiţi care însă nu au arme şi de aceea frontul nu are rezerve suficiente. în continuare am rugat pe Mareşal să-mi acorde o întrevedere între patru ochi. Translator era colonelul român Ivăncescu. L-am informat încă o dată deschis asupra zvonurilor tot mai vii cu privire la uneltiri în ţară şi în special în armată care au ajuns la urechile mele din momentul în care am preluat comanda teatrului de operaţiuni. L-am orientat asupra impresiilor culese de mine la Bucureşti, amintindu-i că încă de atunci nu pot să mă debarasez de o anumită senzaţie de nesiguranţă. I-am arătat Mareşalului că schimbarea suspectă a unor comandanţi militari înalţi, înainte de începerea ofensivei, a avut loc fără ştiinţa şi consimţământul comandamentului german. în sfârşit, am pus în legătură toate aceste fenomene cu comportarea diviziilor române de la începutul ofensivei ruseşti. Concomitent mi-am exprimat regretul, păstrând rezerve serioase, în faţa marii primejdii care se conturează. I-am repetat încă odată că noi mai putem învinge criza actuală dacă trupele române şi poporul român vor

susţine lupta comună, neabătut şi cu voinţa fermă, împotriva marii primejdii pe care Rusia Sovietică puternică ar constitui-o pentru Europa. Noi stăm aici împreună pe o barcă pe marea furtunoasă, i-am arătat Mareşalului. Cine vrea să se despartă aici de noi, se pune în primejdie nu numai pe sine şi naţiunea sa, dar şi întreaga lume europeană. La această expunere a mea, Mareşalul a răspuns foarte amănunţit. Redau spicuiri după nota făcută de translator: «Rog pe Excelenta Sa să-mi permită, de asemenea, să vorbesc de la om la om, de la soldat la soldat, tot atât de deschis ca şi D-voastră. Este evident şi de la sine înţeles că războiul actual decide soarta Europei şi îndeosebi soarta poporului german şi român. Nu numai eu şi pătura noastră conducătoare, dar şi majoritatea covârşitoare a poporului român este convinsă şi conştientă de marea primejdie pe care superioritatea crescândă a statului sovietic asiatic, rusesc, o înseamnă pentru noi şi aceasta cu atât mai mult cu cât poporul român şi statul român au luptat timp de secole împotriva asupririi ruseşti şi au trebuit să suporte această asuprire, deoarece Rusia, în tendinţa ei de a înainta spre sudul şi estul Europei, a smuls mereu bucăţi ale teritoriului românesc. Această conştiinţă a primejdiei care ameninţă Europa, noi o găsim la păturile conducătoare ale aproape tuturor popoarelor din Europa. Dar unele popoare din Europa nu numai că nu luptă cot la cot cu Germania, dar întreprind acţiuni care dăunează serios intereselor Germaniei. Se pune întrebarea care este motivul pentru care aceste popoare acţionează în felul amintit mai sus. Răspunsul nu poate fi decât că Germania a

comis grave greşeli politice. Astfel... niciodată, în decursul acestui război. Germania nu a declarat, prin reprezentanţii săi oficiali, care sunt intenţiile germane faţă de fiecare stat, pentru timpul când va fi obţinută victoria finală. 0 astfel de declaraţie ar clarifica popoarele Europei şi le-ar uni pentru lupta comună împotriva Rusiei Sovietice.»

Mareşalul, voind să ilustreze cele ce avea să spună în continuare, a schiţat cu câteva trăsături pe peretele casei desenul alăturat şi a spus: «Germania a pregătit războiul asupra Rusiei deja din 1939 şi a comis, cu toate acestea, cu mai puţin de un an înainte de începerea acestui război, marea greşeală politică de a se lipsi de însuşi braţul ei drept şi anume, prin îmbucătăţirea graniţelor române în favoarea Rusiei, Ungariei şi Bulgariei, atunci când a devenit limpede că de la Marea Baltică până la Marea Neagră, poporul german va avea un singur popor drept aliat natural şi participant direct la lupta împotriva Rusiei Sovietice şi anume poporul român şi statul român, în loc să întărească poporul şi statul român, deoarece prin aceasta braţul Germaniei care trebuia să lovească Rusia ar fi fost întărit, din partea Germaniei a fost comisă marea greşeală politică de a răni poporul român în trupul şi în moralul său. în anul 1939, la Moscova, cu ocazia încheierii pactului germano-rus, care a precedat războiul împotriva Poloniei, ministrul de externe german, Dl. von Ribbentrop, a promis ruşilor Basarabia şi Bucovina de nord. Dl. Ribbentrop, deşi german, a smuls după aceea din trupul României, din trupul poporului român, Ardealul de nord şi l-a dat Ungariei, care nu avea asupra

lui niciun fel de drepturi. Era vorba de Dl. Ribbentrop, deoarece la Viena, Mussolini, Ciano şi în general Italia nu mai contau, cum nu au contat nici în anii care au urmat. Germania a smuls şi o altă parte din trupul României, Dobrogea de sud, şi a dat-o Bulgariei. Dar din punct de vedere etnic, teritoriul cedat Bulgariei nu avea o puternică populaţie românească. Basarabia, Bucovina de nord şi Ardealul de nord dimpotrivă, sunt teritorii cu populaţie din punct de vedere etnic în marea ei majoritate curat românească. Poporul român, lovit în acest fel de politica germană greşită, păşeşte în mod loial, cot la cot, cu Germania, în loc să se îndepărteze de aceasta şi să se arunce în braţele inamicilor care i-au promis şi îi mai promit restituirea teritoriilor pierdute din cauza diplomaţiei germane şi care subliniază mereu că nu recunosc arbitrajul de la Viena. Este singurul caz în istorie când un popor care a fost trădat de un alt popor aliat în acest fel nu se întoarce împotriva lui, ci rămâne alături de el. Este singurul caz în istorie când un popor participă ca aliat la un război, fără un tratat de alianţă politică sau militară. Oare nu reprezintă aceasta dovada ţinutei morale şi a cinstei cu care poporul român se află alături de cel german în acest război, alături de poporul cu care navighează în aceeaşi barcă, fără să ştie măcar încotro se îndreaptă? Fiindcă, nici până azi, în ciuda strădaniilor mele, conducerea germană nu a declarat niciodată în mod public care este soarta rezervată acestui popor român loaial şi aliat. Singurele fiinţe care sărută mâna stăpânului, chiar atunci când sunt lovite, sunt sclavii. Poporul însă nu este sclav. Sclavul

acţionează din frică, poporul român o face din conştiinţa profundă a fiinţei sale. Deoarece el este pe deplin conştient de marele pericol care îl ameninţă în însăşi fiinţa sa: superioritatea statului Sovietic Rus. Poporul român este singurul în mijlocul popoarelor slave. El nu are mentalitatea poporului bulgar care vede în poporul rus pe fratele său mai mare, tot aşa ca şi poporul sârb şi cehoslovac. El este conştient că aflându-se în calea intereselor ruseşti şi fiind înconjurat de popoare slave, nu are decât un singur aliat natural... poporul german. Şi tocmai de aceasta el nu poate să înţeleagă şi se întreabă pe sine însuşi când unul din regii săi şi una din personalităţile sale conducătoare au comis anumite greşeli. Care popor din lume nu a comis vreodată greşeli? Pe de altă parte, interesele alianţei şi colaboratorii poporului român şi german cuprind nu numai perioada războiului actual, ci se întind peste acesta, înspre timpurile viitoare, atât pe tărâm politic cât şi economic. Oricum s-ar termina războiul, Rusia va ieşi din acest război întărită, mai puternică decât atunci când acesta a început. Ea va reprezenta deci pentru Europa pe mai departe o primejdie mare şi permanentă»...

Este adevărat că, atunci, cu ocazia penultimei mele vizite la *Fuhrer,* acesta mi-a declarat că pentru el arbitrajul de la Viena nu mai exista. Aplicarea măsurilor pe care le convenisem cu Mareşalul Antonescu la 22 august nu au mai avut loc. în seara zilei de 23 august, Mareşalul a fost arestat în palatul regal de la Bucureşti din ordinul regelui Mihai. încă în aceeaşi zi, la orele 22.00, Regele având în vedere un armistiţiu cu sovieticii, a dat prin radio ordin tuturor trapelor române să înceteze lupta... O tragedie zguduitoare...”[101]



Johannes

22 august (b/s). Situaţia devine din ce în ce mai critică. Singură valea Şiretului se mai menţine. Frontul din Basarabia s-a prăbuşit pe toată întinderea. Spărtura de la Iaşi a luat proporţii mari. Au interceptat calea ferată Buhăeşti-Roman şi vor coborî, probabil pe Bârlad, spre Vaslui, ca să taie posibilitatea retragerii trupelor de la Iaşi. Din marginea

101 Ion Dobran nu precizează ediţia şi paginile din care a extras acest citat destul de cuprinzător, însă cel mai probabil este vorba despre Hans Friessner, general-colonel în retragere, *Bătălii trădate. Tragedia armatei germane în România şi Ungaria,* Editura Holstein, Hamburg, 1956, volum tradus în limba română de colonelul H. Gabe, tras la şapirograf, legat în registru, înregistrat (iniţial la fondul secret) şi deţinut, în copie, de Biblioteca Militară Naţională, Bucureşti, subcapitolul *întrevederi cu mareşalul Antonescu,* p. 72 şi urm. (p. 58 în manuscrisul dactilografiat în limba română).

aerodromului nostru, de aici de la Roman, se vede unde atacă *Henschel-e|e,* peste dealuri, spre satul Doljeşti. Nu mai vorbesc de artilerie, care a început să se amplaseze chiar pe marginea terenului nostru. La

fel şi tancurile româneşti – oprite de nemţi, pentru că se retrăgeau cam prea pripit – sunt puse în poziţie tot aici, în marginea terenului, completând artileria. Despre noi însă nimeni nu vorbeşte nimic. De abia după masă, după ce executăm două ieşiri (una de luptă aeriană], se pune problema deplasării – poftim de vezi! – pe terenul Focşani Est. Sărim cu toţii cu gura să mergem la Tecuci, unde avem cantonament, masă, relaţii etc.

De trei zile, nu am mâncat mai nimic. Cazanul nemţilor este insuportabil şi nu se găseşte altceva, şi chiar de s-ar găsi... nu e timp, iar starea asta de încordare consumă enorm... Mai toţi se resimt.



Traian

în cea de-a doua misiune de azi a fost doborât adjutantul aviator Traian Dârjan. Lovit de un *La* în radiatorul de ulei, cu parbrizul năclăit de uleiul ars şi cu fum în cabină, a trebuit să aterizeze forţat, să nu gripeze motorul şi să ia foc. A aterizat în viteză mare, ghidat parţial prin radio de Gavriliu, al cărui coechipier era în misiunea aceea. După aterizare, a capotat. Aproape la circa 200 de metri era o şosea pe care se aflau vârfurile de atac ale unei coloane motomecanizate sovietice, aşa că, totuşi, chiar dacă nu ar fi avut nimic, tot nu ar fi scăpat, ci ar fi fost luat prizonier, iar a fi prizonier la trupele din linia întâi este echivalent cu a fi mort. Totuşi, poate că, printr- o minune, tot va scăpa

până la urmă[102]. De fapt, el este

102de asul Helmut Lipfert.



fostul coechipier al lui Popescu-Ciocănel, care îl aprecia în mod deosebit.

Tot azi, în împrejurări similare, adjutantul Miron aterizează forţat, de astă dată însă în teritoriul nostru. I se trimite de pe Băcău un *Fie- seler* ca să-l aducă la bază. Seara, ca ultimă misiune de pe Roman, facem

Popescu-Ciocănel

însoţirea Ju-urilor care ne transportă totuşi la Tecuci, după trei zile de activitate aici... Şi eu, care în prima zi pusesem oamenii să sape adăposturi... N-aş fi crezut pentru nimic în lume că s-ar fi putut întâmpla un astfel de dezastru. Nu se poate să nu fie ceva la mijloc; eu aş zice trădare... Altfel, Jucov[103] ar mai fi stat, cum a mai stat aici.

23 august. Tecuci... A venit domnul comandor Pîclea (inspector de Vânătoare). Ca o scuză, ne spune că nu a venit în inspecţie. Coborând din *P.Z.L.-ul* lui, pe care încă mai zboară ca inspector al aviaţiei de vânătoare, vine în mijlocul nostru foarte prietenos, să stea de vorbă şi să mai afle veşti recente. E nevoie de o recunoaştere. E misiunea mea preferată, aşa că mă ofer să o fac şi, fiindcă e de amănunt, mi se dă ca protecţie încă o celulă. Urcăm în razmot pe Bârlad, în amonte. Peste tot, pe două

103 Referire, cel mai probabil, la mareşalul sovietic Gheorghi Konstantinovici Jukov (1896-1974), comandantul ofensivei finale sovietice contra Germaniei naziste.

şi chiar trei rânduri, coloane care se retrag. Ici şi colo, maşini ce se duc goale spre nord, să evacueze cine ştie unde... ceva. Bârladul e aglomerat şi fierbe, cu multă lume pe străzi, spre Vaslui însă nimic. Pe toată şoseaua, între Bârlad şi

Vaslui, nici cea mai mică mişcare. Aici, oraşul pare mort, focuri izolate ard... La nord de Vaslui, imediat la ieşirea din Buhăieşti, semnalăm primele vârfuri blindate inamice. Aşa se face de acum înaintarea, fără să aibă cea mai mică rezistenţă, [ruşii] merg cât le permit mijloacele lor să înainteze, ca să aibă siguranţa că nu sunt atraşi în vreo cursă şi, slavă Domnului, curse nu le mai întinde nimeni acum. Dacă ruşii ar grăbi înaintarea, totul s-ar termina într-un dezastru. Până la Şiret, pe linia Focşani-Nămo- loasa- Galaţi, nu vor mai putea fi opriţi de nimeni. De la Buhăeşti zburăm, tot cu burta pe pământ, spre Roman, în câteva puncte, [ruşii] au depăşit cu mult calea ferată. La Târgul Băceşti, un foc viu de ACA ne ia în primire. Trasoarele roşii trec pe lângă noi fără să ne atingă şi se înfig, cu explozii negre, în dealul împădurit din faţă. Ca în vis urcăm creste, sărim văi şi, în câteva clipe, suntem în afara bătăii lor. La Roman, capul de pod se păstrează intact. Cel puţin aici, Şiretul este o barieră peste care nu s-a trecut. Pe aerodrom, nicio mişcare, în afară de tancurile amplasate pe margine cu faţa spre est şi nord. La nord, frontul se menţine Ia circa 12 km. Coloane de tot felul se scurg spre Bacău, dar şi mai multe, împreună cu căruţe cu refugiaţi, se îndreaptă pe drumurile ce duc în Transilvania, peste munţi. Sunt câteva trecători bune ce pot fi folosite. La Bacău, pe teren, două-trei avioane, şi ele gata de ducă... înspre Bârlad din nou, apoi spre Huşi, care este marcat de coloane mari de fum, vizibile de foarte departe. Şi aici sunt incendii în oraş. Practic, nu mai e front!

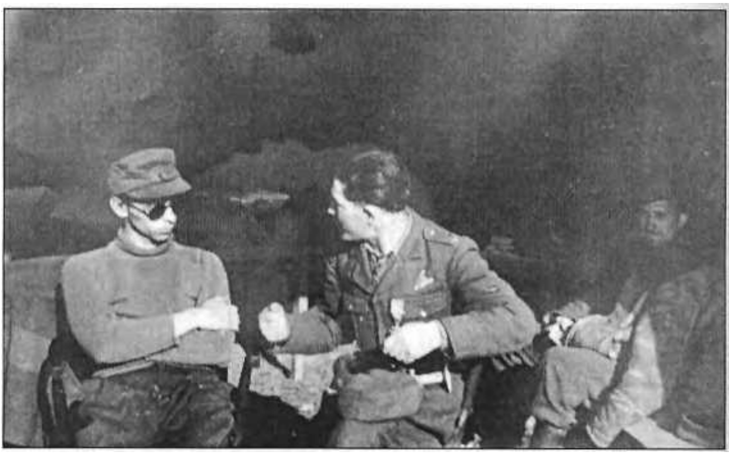
La reîntoarcere, mai fac o misiune cu „Bâzu”, în însoţire de *Stukas,* la nord de Vaslui (nu ştiam că e ultima mea misiune pe frontul de est), imediat lângă oraş, chiar la intrare. Se vede ce mult au mers în patru-cinci ore de când îi semnalasem în recunoaşterea dinainte – la NV Buhăieşti – până în marginea Vasluiului, înaintare, nu
glumă!... Stu/cczs-urile bombardează tancurile şi maşinile blindate pe şosea şi pe câmp cu efecte destul de bune, parte dintre ele sunt aruncate de explozii de pe şosea, peste şanţ, la câţiva metri, şi răsturnate. Şi locotenentul Dan Stoian, cu /u-ul *88* în ultima misiune a frontului de est, pe la prânz, a bombardat coloanele blindate ce intrau în Târgul Negreşti. Zburând sub 1 000 de metri din cauza prafului şi a fumului ce reducea vizibilitatea, povesteşte că a rămas îngrozit de mărimea coloanelor ce se revărsau ca un puhoi, spre oraşul Vaslui, fără a mai întâmpina nici cea mai mică rezistenţă organizată. E în aer o doză de nervozitate care încordează lucrurile. De abia întorşi din misiune, aflăm că Flota ordonă se ne mutăm de pe Tecuci, deoarece terenul de aici nu mai prezintă siguranţă. Este ales de Corp, ca nou teren, Cioara Doi- ceşti, cam la mijlocul distanţei dintre Feteşti şi Făurei. Situaţia devine critică pentru mine, în special, pentru că, în calitate de comandant de escadrilă, risc să-mi rămână materialele şi echipamentul, împreună cu o parte din oameni, aici. Flota, hărţuită şi ea de diferite nevoi, nu ne poate pune la dispoziţie avioanele necesare, nici măcar jumătate din cât am avea nevoie, aşa că ne împărţim şi noi cum

putem.

Nu mai am timp nici măcar să dau o fugă în oraş, pe la gazdă. Las totul în grija lui Mircea, care rămâne aici, având avionul indisponibil. Ce vor face Ignatii Semiono- vici cu fetele şi cu Olga? Către ora 18.00, ne suim în avioane şi, după 25 de minute, după ce zburăm peste lanca, iată-ne Ia Cioara. Un teren bun, înierbat, aşezat între trei sate sărăcăcioase, după aspect. Iarăşi căzuţi din cer între oameni străini, dar, până la urmă, se aranjează şi aici totul, în sensul că găsim două camere mari şi frumoase la şeful de gară. Mâine, probabil, va veni şi Mircea, dacă va fi reparat la timp avionul.

Partea a II-a

însemnări
de pe Frontul de Vest



Lucenec, 1945, în cortul de comandă al Escadrilei 48 (albas-
tre), „Fachirul” în dialog cu adjutantul losif Moraru, alias „Giga”,
coechipierul său preferat în ultima parte a războiului.

24 august. Gazda nu a vrut să ne scoale aseară, ne văzuse prea obosiţi. Azi-dimineaţă, o veste nouă: „România capitulează!” asta în noaptea de 23 spre 24 august. Ne strângem cu toţii la teren... Un camarad de la *Stukas,* Gicu Bădulescu, avea o vorbă acum două-trei luni: „De abia când se va face pace, noi trebuie să intrăm, o săptă- mână-două, în tranşee, până ce se vor lămuri lucrurile, ca să nu murim ca nişte

proşti de un glonţ rătăcit, tras de bucurie”... Şi avea dreptate!

începe o încordare între personalul german de pe teren şi noi, deşi ne purtăm cum nu se poate mai bine. Totuşi, faţă de situaţia în care ne aflăm, pe bună dreptate suntem priviţi de ei cu neîncredere. Mai tristă este situaţia lui Mircea Şenchea, care nu mai poate pleca cu avionul de pe Tecuci. în clipele acestea nici nu ştii ce să mai crezi. Cu un *Fieseler Storch* soseşte de la Ulmul, noul sediu al Corpului Aerian, căpitanul Marin Eugen şi ne transmite ordinul verbal al generalului Emanoil lonescu de a ne deplasa pe terenul de la Popeşti-Leordeni, ca să acţionăm contra avioanelor germane care probabil vor ataca Bucureştiul. Sunt lesne stările sufleteşti prin care trece fiecare în momentele acestea. Fel de fel de gânduri ne trec prin minte. Să plecăm cu nemţii, aşa ar dicta legile onoarei, şi am fi în vederile Mareşalului privite prin camaraderia de arme închegată pe frontul împotriva duşmanului comun. Dar dacă războiul e pierdut, aşa

cum se vede, ce se va alege de noi? Să rămânem aici cu ruşii? Pentru ce am luptat şi pentru ce au murit atâţia? Lăsăm problema în suspensie, cu toate lungile dezbateri. în fond, se va rezolva de la sine în zilele imediat următoare. „Bâzu” nu ştie nici el ce să facă... Nemţii de pe teren devin agresivi.

Un *Ju 52* aterizează şi rămâne cu motoarele pornite. Din el coboară şi iau poziţie cam 25 de grenadieri înarmaţi până în dinţi cu puşti mitraliere şi grenade. Un ofiţer vine să parlamenteze... Situaţia este critică, pentru că nu avem ca trupă decât mecanicii şi armurierii strict necesari pentru deservirea avioanelor şi sunt înarmaţi doar cu armele lor individuale (vechi). Cuiva, poate lui Greceanu sau altuia, îi vine ideea să ridice un G-u de coadă şi să vizeze cu armamentul de bord /u-ul... Dacă vom fi atacaţi, îl vom distruge, ridicând şi avioane în aer dacă va fi timp, şi nimeni nu va câştiga nimic, căci unitatea germană nu va avea cu ce să mai plece... Cădem la pace. Nemţii se retrag şi „Bâzu” se hotărăşte că e momentul să plecăm. Este ora 16.30 când decolăm pentru Popeşti-Leordeni. Iată că nici etapa aceasta nu a fost de lungă durată. De departe se vede oraşul. Un sentiment ciudat mă pătrunde: cum am plecat la Tiraspol, în martie '43, şi cum mă întorc în august '44!...

După turnul de la „Viscofil” găsim terenul, dar ne codim mult până să aterizăm... Nu ştim, la urma urmei, dacă nu e ocupat de nemţi. Un foc viu de ACA ne ia în primire. Ăştia nu ştiu multe; au ordin să tragă şi au tras... Ne recunosc însă, încetează focul şi, rând pe rând,

aterizăm. Pe noul teren nu ne primeşte nimeni. într-un târziu, vine generalul Ermil Gheorghiu, noul ministru al Aerului numit în locul lui Jienescu. E îmbrăcat civil şi se sfătuieşte cu comandanţii de unităţi. Pe teren este o şcoală de zbor fără vizibilitate cu comandorul Popescu „Oiţă” şi alţii. Până seara, Bucureştiul suportă şi un bombardament de



Ion Popescu

Heinkel 111 contra cărora nu intervenim încă.

Ce stare de suflet! Asta mă hotărăşte să mă bat împotriva nemţilor, dar numai aici şi în această situaţie de legitimă apărare. Doar e casa mea în joc, părinţii mei, oraşul meu; ce se va întâmpla mai târziu, vom vedea, îmi pare nespus de rău că Valy, Tania şi Miki au rămas la Tecuci.

în noaptea de 24 spre 25 august, cei din personalul Grupului 6 *Stukas,* reţinut de germani pe ternul de la Focşani (unde ne îndrumau şi pe noi de la Roman), scapă în timpul unei alarme aeriene şi se duc la Corp, la Stâlpu (Buzău), de unde sunt îndrumaţi spre Craiova, reşedinţa lor de bază!

Pe Ţăndărei, unde abia se mutase o parte din Grupul 5, aterizează ofiţerul de legătură german, căutând să-i convingă să continue lupta alături de nemţi, dar piloţii au refuzat categoric (războiul era evident pierdut). Cei rămaşi la Iveşti, rupţi şi de Corpul Aerian şi de Grup, nu ştiau nimic din ce se întâmpla. Acelaşi ofiţer german îi convinge pe locotenentul Paraschivescu şi pe Traian Vasiliu – ambii din promoţia 1941 – să se deplaseze pe Ziliştea, spunându-le că acolo s-a deplasat grupul lor. Pe Ziliştea li se spune că grupul este plecat în misiune şi li se propune să rămână şi să lupte alături de nemţi. Cei doi, prudenţi, spun că aşteaptă să se întoarcă grupul ca, împreună, să ia o hotărâre în comun. Nemţii pun pază la

avioane, pe care le confiscă, dar îi lasă ca să plece liberi, cu bagajele lor şi, peste două zile, sosesc şi ei la Ţăndărei.

25 august, Bucureşti. Pe Popeşti-Leordeni s-a dat alarma: două formaţii de *Heinkel 111* bombardează Bucureştiul, prima de cinci avioane şi a doua de şase. Decolăm, deşi suntem cam târziu anunţaţi. Ridicăm opt avioane. Mă uit în jos şi e jale: nori de praf şi fum se ridică pe sute de metri în zona Palatului Telefoanelor, a Ministerului de Război şi a Operei Mici. Acum nu mai încape nicio îndoială, voi trage fără milă şi... am tras. *Heinkel-u* este victimă sigură în faţa G-ului! De la prima rafală lasă dâră albă din radiatoare. Continui să trag până ce ia foc. Sunt imediat lângă „Bâzu” care lovise unul şi trăgea în al doilea. Din totalul de unsprezece avioane care au atacat, şase sunt lovite grav, incendiate şi doborâte. Revin pe linia de centură... Cineva anunţă că formaţii de *Stukas,* la 3 500 de metri, intră în Capitală pe la Nord. Aveam 4 200 de metri... Sub un plafon subţire de nori şi drept în faţă găsesc formaţia şi mă ţin scai de ea în atac. Avioanele inamice se zbat ca peştii. O „ştiucă” este lovită. Le văd cum se răstoarnă grăbite peste Pipera. ACA-ul nostru trage grozav de dens şi nemţii nu pot viza liniştiţi, pentru că se simt atacaţi de vânătoare din spate aşa că, indirect, am contribuit mult la faptul că nu au realizat mare lucru aici, la Pipera. Aş mai fi insistat, dar erau prea dese exploziile propriului nostru ACA şi, cum terminasem aproape şi toată muniţia, m-am întors la bază. Ceilalţi piloţi vin şi ei rând pe rând... Fiecare are ceva pe conştiinţă.

„Chiţu” Gavriliu a incendiat la sol trei avioane de transport şi a doborât şi o „ştiucă”. Deşi ştiu că lucrez contra intereselor celorlalţi, nu aş trage pentru nimic în lume într-un avion fără apărare, cu atât mai mult cu cât e german. Ceea ce am făcut noi o socotesc ca o adevărată trădare, mai ruşinoasă poate decât a Italiei, dar după câte aflu din umbră, Antonescu a respectat legile onoarei punându-i pe germani, pe cât a fost posibil, în gardă. Nu am nimic cu ei, chiar dacă au acţionat numai în interesele lor, călcând totul în picioare din ordinul lui Hitler, dar nu pot admite să-i lovim pe Ia spate. Noroc că sunt aviator şi lupt deschis, cavalereşte, ca gladiatorii,
faţă în faţă, de la egal la egal. într-un fel suntem... „ultimii muşchetari” ai aviaţiei, cei care am trăit romantismul ei. De la noi începe „tehnica rece”.

26 august. De dimineaţă, se ştia că vin americanii, dar cum?... de ce?... când?, nu ştia nimeni să spună precis... Totuşi, la cel mai mic zgomot de motor, toate gâturile se întindeau spre cer cu ochi mari, cercetători. Şi, într-adevăr, către ora 10.30, de departe se aude un greu uruit de motoare care creşte din ce în ce, umple cerul, apoi, pe la 4 500 m, întocmai unor lente stoluri de porumbei albi, se arată formaţiile. Toată lumea e în delir, de parcă e nebună: „Vin americanii!... Vin americanii!...” Numai din satul de alături, de la Popeşti-Leordeni, un strigăt sfâşietor se înfige în suflet, în creier, în inimă, în tot ce vrei... Un singur nume urlat cu intonaţii de prăpăd, un singur

nume strigat cu disperare – „Mariooooo!” – arăta toată teama, tot chinul, toată durerea unui neam întreg de ţărani chinuiţi de apariţia bombardierelor. Dar de data asta, cel care o striga pe Maria nu ştia că americanii, care umpluseră cerul, nu veneau ca duşmani, ci ca prieteni. Formaţiile se învârtesc de câteva ori fără să coboare deloc, apoi... bombardează pădurea Băneasa, mai fac un viraj... Nu se vede niciun foc de ACA şi ei se duc cum au venit, spre Italia. Am rămas dezamăgiţi... „De ce nu aterizează americanii?” Spre seară, aflăm că germanii se amplasaseră foarte bine la teren pe liziera de Nord a aerodromului, în pădure, şi nu puteau fi scoşi cu niciun chip cu puţinele noastre mijloace. Atunci s-a cerut prin radio un bombardament american şi Aliaţii au venit şi l-au executat. Efectele lui au fost catastrofale pentru nemţii care, în urma acestui bombardament, s-au repliat pe noi poziţii mai la nord, spre Otopeni-Săftica. Ar fi de menţionat şi episodul sublocotenentului Fotescu care, venind de la Mamaia cu un *Nardi,* să ridice soldele personalului, în ziua de 24 august a fost luat prizonier de nemţi şi, căutându-şi ofiţerul de legătură – găsit telefonic la Belgrad –, a fost eliberat pe cauţiunea acestuia: încă mai funcţiona camaraderia româno-germană.

Seara târziu, în chip confidenţial, „Bâzu” Cantacu- zino ne întreabă care este cel mai bun avion al nostru, pentru că vrea să treacă în Italia, pentru a transmite un mesaj, intervenind pentru ameliorarea condiţiilor armistiţiului (eram naivi). 0 misiune frumoasă..., la limita de benzină, cu sute de kilometri în teritoriul

controlat de inamic, plină de riscuri şi răspunderi. 0 misiune foarte potrivită pentru el şi îl invidiez din acest punct de vedere. Către ora mesei, soseşte şi Şenchea de la Tecuci. E slăbit, cu barbă (nu s-a ras de vreo patru-cinci zile), plin de praf, murdar şi obosit, dar mândru… A plecat pe jos, în fruntea a 60 de oameni, ocolind pe drumuri lăturalnice, pentru că de avion nu mai putea fi vorba. Nemţii întorseseră ACA-ul cu faţa la teren, anunţând că vor trage în orice avion care va încerca să decoleze. Avionul lui din „biută” avea santinelă germană înarmată cu pistol automat, santinelă care, la rândul ei, era păzită de sus, de pe „biută”, de ostaşi români înarmaţi cu puşti *Manli- cher.* Primeşte ordin de la căpitanul Dan Scurtu – care, venit de la Bacău de la Grupul 7 (comandă ca fiind cel mai mare în grad pe aerodrom) – să se suie în avion şi să plece! Mircea, îndoit, se duce spre avion, neamţul de santinelă armează pistolul mitralieră, verde la faţă, pentru că se simţea ochit de românii de pe „biută”. E o încordare tragică pe care o rezolvă Scurtu, care realizează că nu e posibilă o plecare fără incidente majore, dând ordin să renunţe la avion şi să plece, în ultimul moment, cu oamenii pe jos. Nemţii nu au alt pilot de G-u şi dau foc aparatului. Mergând cum putea, trecând cu peripeţii Şiretul, mereu cu ruşii în spate, ferindu-se de germani pe drumuri lăturalnice şi mâncând ce da Dumnezeu, mărşăluiau de zor spre Cioara-Doiceşti. Toate bune până la Făurei, unde s-a încins o luptă între români şi o coloană de „tigri” (tancuri) germani pentru capturarea unui tren. Au fost morţi şi

răniţi şi oamenii lui s-au împrăştiat care încotro. De acolo la Cioara a mers călare pe un cal furat de la un neamţ care dormea pe marginea drumului, frânt de oboseală. Sosit, află că Grupul a plecat de mult la Popeşti; iese în şosea, opreşte o autosanitară română şi întreabă unde merge. Nu mică i-a fost spaima când, din interior, cineva îl întreabă în ruseşte *„Şto?”* (în româneşte „Ce?”) şi, când vede un ofiţer rus, mormăie ceva ininteligibil, apoi o întinde, reuşind să sosească singur de abia acum. Totuşi, ne bucurăm cu toţii că a ieşit aşa, pentru că putea să o păţească fie cu unii, fie cu ceilalţi. Grupul 6 *Stukas,* fără avioane, în deplasare spre Craiova, capturează o coloană germană şi se dotează cu şapte autocamioane şi o şeniletă. Grupul 8 Asalt, care şi el pierduse avioanele, sprijinit de cavaleriştii dintr-o divizie, le recuperează de pe terenul de la lanca (dar nu pe ale lor, ci alte şapte avioane de asalt *Henschel 129* germane) şi, trecând prin Cioara-Doiceşti, se regrupează la Craiova.

27 august. Plec în recunoaştere. Sunt comandant de escadrilă şi mă duc să văd ce fac băieţii de pe celelalte terenuri. Prima oară mă duc la Fane Florescu, la Cocargea- ua. De mai bine de o lună, în lipsa lui Valentin Stănescu, este comandantul escadrilei acesteia de „emiluri” (Me *109E)* şi o duc împărăteşte, fără a fi deranjaţi de nimeni. Semibarăcile mari, confortabile, jumătate îngropate în pământ, acoperite în interior peste tot de rogojini, te pri- mesc prieteneşte în răcoarea plăcută din interior. Câteva fete, prietene sau rude ale

băieţilor, îmbrăcate multicolor, cu pălării mari, de soare, pe cap, înveselesc nota interiorului. Fane mă plimbă peste tot, ca un adevărat sultan, neevitând să reliefeze cel mai mic amănunt din care să se vadă imprimată nota personală. Peste tot „eu am făcut..., eu am dres..., eu am ordonat” etc. Fane ar fi un bun comandant de mică unitate, pe care l-ai face să dea foarte mult dacă ai şti să-i satisfaci orgoliul. Au avut şi ei parlamentări cu nemţii, pe care, după ce i-au „jefuit” de tot materialul (de care nici nu mai aveau nevoie), i-au lăsat să se ducă liberi unde vor. Din afacerea asta fiecare s-a ales cu ceva mai mult sau mai puţin util: radiouri, pături, cearceafuri, costume îmblănite...

îi părăsesc pe băieţi, invidiindu-i oarecum pentru viaţa monotonă, dar liniştită, din acest colţ de Bărăgan, în ziua armistiţiului, Fane a doborât un *Pe-2.* Nu ştiu cum se face că ruşii ştiau numărul avionului care l-a doborât pe al lor (50) şi acum îl căutau cu lumânarea, începând de la Mamaia. Pe aici încă nu au ajuns!

Decolez pentru Cioara-Doiceşti, cu gândul de a ateriza acolo. Razmotez gara unde am stat la cucoana anti- rusă cu fete drăguţe şi, văzând că pe teren nu sunt decât două unităţi româneşti care îmbarcă, mă reîntorc spre Popeşti-Leordeni. Materialele noastre dc aici încă mai sunt în siguranţă, dar va trebui să ne grăbim, înainte de a ajunge ruşii aici cu grosul trupelor lor. După-masă, am o discuţie cu medicul nostru, care vrea cu orice preţ să ajungă în Elveţia sau în Italia. Caut să-l mai temperez. Indiferent ce vom face mai târziu, cel puţin acum, eu zic că nu e momentul ca să luăm măsuri pripite. Poate că

vor veni şi timpurile (deşi nu le doresc) ca să ne rupem cu totul de aici, cel puţin unii, să trecem peste orice sentimentalism, motive de rudenie, de patriotism şi să începem o viaţă nouă între oameni noi ai unei ţări străine şi libere, dar acuma nu. Mă duc cu motocicleta lui (un *Ziindapp* de 250 cm^3) la Fundeni. Le revăd, după aproape şase luni, pe mama şi pe Ica. De emoţie, i se face rău; nu ştia ce am făcut eu: am rămas..., am plecat cu nemţii; este pierdută toată. îşi revine şi mă roagă să

fac tot ceea ce cred de cuviinţă, fără să mă mai gândesc la ei; la nevoie chiar să plec dacă voi fi în pericol. Este convinsă însă că Zodia Vărsătorului de apă, în care suntem născuţi amândoi, ne va purta noroc şi nimic rău nu ni se poate întâmpla, lucru pe care mi l-a scris şi pe fotografia ei, pe care am purtat-o cu mine tot timpul cât am fost pe front. Ca întotdeauna, o rog să aibă încredere în mine şi mă despart cu sufletul mai uşurat. La reîntoarcere la Popeşti-Leordeni, aflu că „Bâzu” a plecat la Foggia cu G-ul nr. 31, al lui Toni Duşescu (care este cel mai bun), vopsit cu insignele americane şi având în fuzelaj pe colonelul american Bernard Gunn, căzut la noi şi luat prizonier, şi care era chiar comandantul unui grup de vânătoare de la Foggia. Numai un american şi „Bâzu” erau capabili să facă una ca asta! Să meargă închis în incomodul fuzelaj al G-ului, printre cablurile comenzilor, fără să vadă nimic la 6-7 000 de metri, în frig, fără oxigen şi să rişte traversarea Adriaticei fără a putea, în caz de accident, să scoată măcar o mână afară. Doar sportivitate, spirit aventurist, sau mai mult, inconştienţă! Nu mă îndoiesc o clipă că „Bâzu” se va reîntoarce, pentru că este un gentleman „verificat” în mai multe împrejurări, în altă ordine de idei, eu şi Simionescu dormim afară, pe latura îndepărtată a aerodromului, în nişte căpiţe uscate, de fân. E aşa de frumos noaptea, cu cerul înstelat, şi e aşa de bine în sacul de dormit al lui Colea, încât cred că acestea sunt singurele nopţi dormite din plin. Dezagreabil a fost dimineaţă, pe la ora 04.00, când a apărut proprietarul, venit să-şi încarce căpiţele şi, spre mirarea lui, era gata-

gata să ne ia în furcă şi să ne arunce în căruţă. Mâine, voi ieşi în oraş cu orice preţ, deşi ruşii se poartă aşa cum se poartă.

28 august. Conform hotărârii de ieri, am plecat în oraş pe la 06.00 după-amiaza, cu Mircea şi Colea...

Suntem pe Victoriei... câte un tur de la Palat la Prefectură, apoi încă unul pe Elisabeta, ca să vedem dărâmăturile, într-adevăr, bombele germane par mai bune decât cele americane. Efectul este edificator. Trecem spre Cişmigiu. Nici aici aspectul de război nu se lasă aşteptat. Frumoşii copaci ai Cişmigiului dinspre Ministerul Apărării Naţionale şi Opera Mică (sala Lira) plâng din cioturile schilodite de schije. Totuşi, aspectul general e acelaşi de tot-deauna. Oamenii se plimbă, idilele sunt în curs, dar din alt motiv ieşisem: ca să vedem ruşii! La Brătianu, este un post de control pentru maşini, pe care îl comandă un *starşâi litinant* (locotenent-major) rus, care are gardă doi ostaşi. Toţi trei sunt morţi de beţi, de abia se ţin pe picioare. Ne opresc pentru control. Prudenţi, îl luasem cu noi şi pe sublocotenentul mecanic Serghie Ţiganu, basarabean, care ştie bine ruseşte. El se prezintă pe ruseşte, la care ofiţerul rus răspunde: „Locotenentul X, erou al Uniunii Sovietice.” Toţi sunt... *gheroi* (eroi). Plecăm fără niciun comentariu, lăsând „eroul” să se împleticească în pace. Peste tot, ruşii sunt în extaz în faţa vitrinelor luxoase şi cumpără, cumpără pe capete. în curând, vor seca oraşul. La paritatea de azi a leului – 1 rublă echivalează cu 100 de lei – şi ţinând cont că un căpitan rus are 3 000 de ruble pe lună, deci 300 000 lei, se vor duce dracului toate. Cum să mai menţii economia ţării? în curând, nu va mai fi nimic şi, ceea ce va mai rămâne, va fi la preţuri exorbitante. Şi mai au ruşii o predilecţie – „ceasurile”; cumpără, sparg vitrine şi fură, iau cu sila de la oameni, pe care îi întreabă: *„Ceasîi*

eşti?”. Dar nu mă mir când mă gândesc la talciocul de la Nikolaiev sau de la Odessa!... Ce se putea vinde şi cumpăra acolo? Lucruri de nimic! Cât am fost de cumsecade noi, din toate punctele de vedere!... Ajunseserăm să fim regretaţi când plecam dintr-un loc. Restaurantele din oraş sunt pline, majoritatea ruşilor sunt beţi, rar care merg normal pe stradă; acostează orice femeie mai frumoasă, chiar de la braţul bărbaţilor, profitând că sunt mai mulţi. Pe la ora 20.00, pe Brezoia- nu, ţipete disperate: prinseseră o femeie, o târâseră într-un gang şi o batjocoreau pe rând, în timp ce alţii făceau paza cu pistoalele automate, în stradă. Ţipa femeia, lumea fugea, ruşii beţi trăgeau în sus câte o rafală de armă automată. Nu se putea apropia nimeni de teamă şi scene din acestea de silnicii, de violuri, de jafuri, de scandaluri, de furturi, se repetau la tot pasul. Armata învingătoare trece peste învinşi. *Vae victis!* [Vai celor învinşi!). Ce departe şi totuşi ce aproape sunt timpurile lui Brennus! Despre armistiţiu, nimic. Zboară avioane curier cu mesageri trimişi peste tot, dar Moscova tărăgănează lucrurile. Din acest punct de vedere, au dreptate însă. Când treci aşa, peste nişte nemernici, de ce să mai ţii seama de tânguirile lor? Ca încheiere, o primă parte asupra regimului comunist: vor fi făcut multe lucruri mari, poate şi bune, cu progrese în multe domenii, dar din oameni au făcut nişte „brute”. Nu mai au nimic fin, nimic omenesc în ei, totul brut, lucrat dintr-o bucată, ca din topor. Şi totuşi armata acestui popor primitiv câştigă războiul [sau e ajutată şi lăsată să-l câştige)! Povestea cineva despre nemţi... Pe

valea Buzăului, o coloană germană este oprită de români, care le explică cum că în faţă e un baraj de ACA prin care nu pot trece deoarece coloana este mică şi s-ar sacrifica degeaba, aşa că mai bine s-ar predea la români. După scurte parlamentări, căpitanul german care o comanda dă ordin, trupa coboară din maşini şi se aliniază pe două rânduri, apoi trec prin faţa comandantului lor, salută strigând *„Heil* Hitler!” aruncă armele şi centurile şi apoi, cu capul plecat, rămân la dispoziţia comandantului român. Câtă nobleţe în comportare... Ei ştiu demult că războiul este pierdut. Oamenii aceştia blonzi, urmaşii goţilor ce se închinau la lună şi îi speriaseră pe romani cu curajul lor în luptă, oamenii aceştia de bronz se pleacă în faţa răsăritului, în faţa hoardelor din câmpiile nesfârşite ale Eurasiei. Vin vremuri grele..., se întinde umbra peste Europa şi, ca întotdeauna în istorie, am fost poarta de intrare a lor.

Şi /u-SS-urile ale Grupului 5 sar de pe Ţăndărei pe Craiova, pe care densitatea avioanelor venite de peste tot o sufocă.

30 august. încă de cu seară, Leu mă căutase la telefon. Nu m-a găsit. Eram ca de obicei la ora aceea la masă, la micul local de pe linia de centură. Este vorba de o misiune de pe terenul de la Craiova. Mă ofer bucuros, cu patrula mea, să însoţim *Heinkel-e|e 111, Stukas-uriie* sau ce vor fi. Vedem ţara, nu de alta. Ne luăm zborul devreme... Este ora 05.30. Atmosfera e pură, cerul e de cristal, nu scutură deloc, este o plăcere! Trecem peste ape şi sate fără nume, în razmot, numai după cap compas.

Am o încredere oarbă în busolă. Nu m-a înşelat niciodată până acum şi nici acum nu mă va face de râs. După circa 30 de minute, ieşim exact peste terenul de la NE de oraş. Un tur de orientare pentru aterizare şi punem roţile uşor pe covorul de iarbă. Cum era de aşteptat, aici nimic nu este organizat încă. De abia către ora 09.00, *Heinkel-ele* ies în misiune. Sunt cinci bucăţi. Merg cu plăcere pentru că sunt camarazii de promoţie şi prietenii mei în joc, Ghighi Stănculescu. Decebal Constantinescu, Andu Păun... Decolează ei înainte, iau înălţime circa 200 m şi când trec în formaţie strânsă la verticala aerodromului se pun pe direcţie. Decolăm şi noi, facem un tur de teren, apoi cap compas spre Turnu Severin. Obiectivul este bombardarea unui convoi de vase germane care se află pe Dunăre, aproape de Batoţi, şi care convoi trăsese şi trăgea în toate oraşele portuare de pe malul stâng al Dunării. înainte de a ajunge la obiectiv (aveam cam 4 000 m), văd cum din aripa stângă a formaţiei de bombardiere se desprinde unul într-un fel de răsturnare, apoi pică aproape pe verticală. Are un moment în care pare să se redreseze, după care iar se angajează, făcând o uşoară vrie. îl urmăresc cu privirea cum se duce în jos şi pic şi eu să văd ce vrea să facă... Deodată, înfloresc două paraşute şi de abia atunci îmi dau seama că s-a întâmplat ceva grav. Câteva secunde mai târziu, avionul cu restul echipajului explodează la pământ, ridicând în aer o flacără enormă cu mult fum. Coborâsem până aproape de sol ca să văd mai bine şi acum trag în sus, revenind în formaţie şi continuându-ne nestingheriţi drumul.

Ajungem pe Dunăre. Focuri slabe de ACA ne primesc de lângă Turnu Severin, dar nu ne stânjenesc deloc. Formaţia lansează bombele; un stol negru cade din cele patru avioane care virează larg, întorcându-se spre casă. Urmărim efectul bombardamentului şi observăm la obiectiv declanşarea unui incendiu. Aterizăm înaintea lor şi dăm celor de jos vestea tristă. La ei toţi se frământă... Cine o fi şi de ce s-a angajat? După aterizarea tuturor, lucrurile se lămuresc parţial; este un echipaj pe care nu-l cunosc (adjutantul Aldea) şi cauza reală, după multe discuţii, nu ştiu dacă va fi elucidată vreodată. Patrula mea este indisponibilă. Singur avionul meu mai este în stare de zbor. Pentru că nu se mai întrevăd misiuni, mă deplasez singur la Bucureşti şi trimit /u-ul *49* (puiul de *Ju 52)* capturat de noi pe 25 sau 26 august cu o echipă de tehnicieni (Grabcev sau Petre loachim) pentru depanare. Pentru că nu mai aveam ce face şi întrucât „Chiţu” a adus un *Fw* bimotor german găsit pe un câmp (părăsit), ne hotărâm ca să-i uimim pe cei de la bimotoare şi să mergem din nou la Craiova. într-adevăr, după o oră de zbor, aterizăm acolo, dar nu mai e nimeni pe teren care să ne primească cu flori şi cu urale. Ne întoarcem în grabă, dezamăgiţi. în zilele acestea tulburi nu e nimic de făcut decât să zbori aşa, de plăcerea zborului, cât se va mai putea. Nu te mai întreabă nimeni nimic! Zburăm foarte jos şi „Chiţu” se amuză de spaima oamenilor de pe câmp. în picaje şi raz- moturi îndrăzneţe, le aminteşte de americani. Fug şi se ascund pe unde pot, cu o teamă grozavă.

29 august. Este ora 11.30 şi din nou motoare de avioane americane zbârnâie pe sus. De data asta parcă ar vrea să aterizeze. Stăm cu toţii, aşteptând desfăşurarea evenimentelor şi discutând. Impresia generală este că Guvernul nu poate face faţă situaţiei. Doctorul meu, locotenentul medic Taicu, mă presează cu Elveţia lui; răbdare, răbdare... mai e timp. Atenţia noastră se îndreaptă către cele patru *Mustang-uri* ce se învârt pe sus. Iată, unul vine pe pantă şi aterizează. Ne strângem cu toţii ca la urs. Celelalte trei se rotesc în cerc pe deasupra. Nu mică ne e mirarea când vedem că din avionul cu nr. 71 aterizat, purtând pe capotă numele „Sleepy Anne”, coboară „Bâzu”, scoate pistolul de rachete, trage o rachetă verde şi cele trei *Mustang-uri* clatină din planuri în semn de înţelegere şi se îndreaptă către Italia, cu direcţia Foggia. Era escorta lui formată dintr-un colonel şi doi însoţitori. Ne povesteşte că a fost primit admirabil de americani, cărora le-a jucat festa cu colonelul din fuzelaj. „Domnilor am o surpriză pentru d-voastră!” şi, desfăcând tumiche- ţii capacului din fuzelaj, unde era aparatul de radio, iese cetăţeanul tras de picioare, înţepenit şi îngheţat, încălţat cu *a pair ofarmy boots* (o pereche de bocanci militari). Au rămas cu gurile căscate înainte de a izbucni în urale şi de a-i arunca pe amândoi în aer de bucurie. Este dus apoi la generalul X, comandantul forţelor aeriene din Iran la Gibraltar... „într-un cuvânt – exclamă «Bâzu» –, în viaţa mea n-am văzut atâţia generali la un loc!” Ceea ce s-a discutat acolo nu ne poate spune acum. La ora 15.20, sosesc alte *Mustang-uri* (cca 40), care

escortează două *Boeing-uri Fortress.* Bombardierele aterizează, *Mustang-* urile nu... Le numărăm; 40 de vânători pentru două bombardiere, acestea sunt forţele cu care ne luptam noi. Din fortăreţele pe care de abia acum le vedem de aproape, şi care au fiecare 13 câte mitraliere grele, debarcă o comisie de tot felul de ofiţeri şi reporteri, după care avioanele pleacă de unde au venit fără a fi tăiat contactul, aşteptate în aer de *Mustang-uri.* Onorata comisie americană e îmbarcată în două platforme şi expediată, „ironia soartei”, la hotel „Ambasador”, de unde cu câteva zile înainte fuseseră daţi afară germanii.

Pe la ora 17.20, plec cu puiul de *Ju (W 34)* la Cioa- ra-Doiceşti, să văd dacă pot să ridic ceva din materialul escadrilei. Mă însoţeşte, ca pilot secund, nedespărţitul Mălăcescu împreună cu doi soldaţi. Zburăm jos; coloane germane în retragere, coloane ruse în înaintare; este o încâlceală grozavă. Din nişte tancuri, aproape de Cioara, trag după noi; nu ne lovesc însă. Soldaţii, neobişnuiţi, sunt îngroziţi! Ajungem la aerodrom; nu se vede pe el ni- cio mişcare; aterizez, trag spre fosta latură a noastră, dar din prudenţă nu tai contactul, lăsând motorul să meargă la ralanti. Soldaţii coboară şi se duc spre sat, să-i cheme pe ceilalţi cu materialele. Stau, aştept, tabloul de bord arată temperaturi din ce în ce mai ridicate. La un moment dat, aud strigăte: „Daţi drumul, daţi drumul... Sunt nemţii aici!” Erau soldaţii noştri care, fugind din toate puterile, încercau să ajungă la avion. Elicea se învârtea încă în virtutea inerţiei. Am repus contactul şi motorul porneşte cuminte,

rotund. Motor în plin; după noi zburau rafale de pistol automat, dar e prea târziu acum, puiul de *Ju* sălta uşor de pe teren. O secundă dacă mai întârziam cu contactul, motorul nu mai putea să prindă şi iată-mă şi... prizonier la nemţi! La întoarcere, trec şi pe la Frunzăneşti, clătinând rar din planuri. Le văd pe mama şi pe Ica în curte, meşterul pe ziduri, sus; s-au pornit să clădească o chiţimie de casă acolo, pentru iernat, dacă nu va fi posibil să stea în Bucureşti (se temeau de bombardamente); şi bine au făcut, deoarece, până la urmă, bătrânii tot aici vor trebui să stea. E tot iniţiativa mamei, săraca, în chestia asta eu şi ea suntem dinamici, progresişti, tata şi Ica sunt conservatori, deşi tata renunţă uşor şi aplică noutăţile doar din curiozitate. Dacă nu ai grijă să porneşti hotărât un lucru, niciodată nu vei putea face mare ispravă în viaţă, chiar dacă înfăptuirea la care vrei să ajungi pare peste puterile tale. Nu se poate prin voinţă şi chiar printr-un fel de îndârjire încăpăţânată să nu poţi ieşi la capăt. Mă gândesc mereu la Şerbănescu, care se zbătea din plin şi reuşea întotdeauna. Numai soarta a vrut ca să se termine totul aşa cum s-a terminat.

31 august. încă de dimineaţă, de la 09.00, avioane americane zbârnie pe sus. De dala aceasta aterizează; sunt 12 *Boeing Fortress* care se lasă greoaie peste terenul nostru. Nu ne mai bucurăm pentru că acum cunoaştem scopul venirii lor. Au venit pentru a îmbarca şi repatria americanii lor căzuţi prizonieri la noi, în număr de circa 800. Aşteaptă grupaţi acolo, în faţa

şcolii de zbor fără vizibilitate şi, în lipsă de altceva mai bun, au început un târg grozav, un fel de schimb în natură de insigne, bonete, pistoale, centuri, într-un cuvânt de tot ceea ce ne putem imagina. Se oferă preţuri mari pe obiecte de nimic, ca amintire din România, şi sunt destui aceia care profită. Mi-e silă de astfel de afaceri şi de americani, în general, şi de aceea nici nu mă duc să-i văd de aproape; nu m-ar interesa decât avioanele lor.

Ruşii au ocupat în întregime Pipera şi au pus în vedere românilor să elibereze urgent Flotila pentru că ei au nevoie de ea. Scurt şi înfipt. Şi după-amiază au şi început să curgă Fak-uri, *Il-2-uri,* Ln-uri şi nu mai vorbesc de *U* 2-uri (Po-2), de care râd şi copiii mici (un biplan tare înapoiat). Leu Romanescu s-a mutat aici, pe Popeşti- Leordeni, rămânând acolo numai câteva servicii, în clădirea veche. Nu mai avem voie acolo nici să aterizăm sau să decolăm; totul este blocat. Bănuim că ei au nevoie de un aerodrom bun, folosit eventual pentru operaţii în sud, spre Bulgaria, cu care războiul este iminent.

Profit de timpurile acestea tulburi şi mă reped acasă, la Fundeni, ca să-i mai liniştesc pe ai mei. Stăm până seara târziu de vorbă; sunt fericiţi că mă mai au printre ei şi nici eu nu ştiu încă ce am să fac. în orice caz, dacă ruşii vor veni pe teren, noi vom pleca la Craiova sau altundeva. Până acum, în afară de un avion rus de propagandă – scrie pe el *Krasnaia Zvezda* nu a aterizat altcineva aici, pe Popeşti.

1-6 septembrie. Nu se mai zboară. Nici germanii nu mai vin să bombardeze. Ruşii nu

văd cu ochi buni zborul nostru. Este vorba totuşi ca aviaţia să se reorganizeze şi să lucreze alături de ruşi pentru recucerirea Transilvaniei. De aceea, Leu ne strânge pe toţi din Grupurile 7 şi 9 la o conferinţă, la Pipera. Se discută contopirea grupurilor şi, până la urmă, se cade de acord asupra desfiinţării Grupului 7 ca unitate operativă şi a reorganizării Grupului 9. în noua ordine de bătaie, cu toată opoziţia unora, „Bâzu” Cantacuzino rămâne comandant de grup şi escadrilele le luăm noi, în ordine: Mircea Şenchea 47, eu 48 şi Vasile Gavriliu („Chiţu”) 56; restul de piloţi ne completează pe noi, până la 30 de oameni, la fel soldaţii, câte 77 de escadrilă. Păcat că cei trei au luat puterea în timpurile acestea triste în care nu ştii ce aduce ziua de mâine, fiindcă astfel cu siguranţă am fi realizat ceva ca urmare a experienţei dobândite. Leu (Romanescu) vrea să-i ocrotească pe ceilalţi, din Grupul 7, cu state mai vechi de front. îi este indiferent de ceea ce facem noi... nu are alţii! Ceea ce nu sunt lămurit este faptul dacă ruşii ne-au cerut, sau ne-au oferit comandamentul, pentru că pe activitatea noastră trăiesc atâţia şi atâţia: baze, regiuni, corpuri etc. în orice caz, primesc situaţia asta indiferent ce îmi rezervă viitorul, pentru că, la urma urmei, poate fi utilă pentru operaţiunile viitoare. Am fost educaţi în spiritul că armata nu trebuie să facă politică, deşi acum nimic nu mai e stabil, nimic nu mai are un fundament cât de cât sigur pe care să se poată construi. Mai trec odată pe acasă şi le explic noua situaţie. Mama pare să se fi împăcat cu gândul. Ea îşi păstrează deplină încredere în mine.

7 septembrie. Nu înţeleg graba statului-major; nedotaţi complet, neorganizaţi... să plecăm, să plecăm..., de parcă nu se mai poate ţine frontul fără noi. Dacă de la ruşi vine graba, de ce am stat degeaba zilele trecute? Este ceva de nedescris: „Oamenii sunt dezbrăcaţi.” „Nu e nimic, să meargă aşa cum sunt!” „Sunt obosiţi şi nemân- caţi.” „Ce, credeţi că războiul e pension?” Şi tocmai Leu ne spune asta, după un trecut aşa de zbuciumat! Nu face nimic, deşi cu amărăciune... vom trece peste toate greutăţile. Din punct de vedere al piloţilor, escadrila mea este încadrată bine. Am în plus un locotenent, pe Rozariu – care este cel mai simpatic – şi trei sublocotenenţi, toţi băieţi buni, între care Ciutac şi Guţă. Mai prost stau cu adjutanţii, pentru că numai unul este tânăr, ceilalţi patru sunt dintre cei vechi (zboară de doi-trei ani întruna) şi nu ştiu dacă îi mai trage inima să meargă mai departe. Avioane am zece, pe numărul piloţilor, dar nu toate din cele mai bune. Le vom repara şi, mâine în zori, plecăm în noua campanie contra „teroriştilor nazişti”. Cum se schimbă lucrurile! Nu demult, erau „mercenarii terorişti americani”!

8 septembrie. Sfânta Maria Mică. Ziua mamei şi nu pot să-i trimit o felicitare. Azi am prea multe pe cap;

încă de la ora 05.00, decolez cu *Messerschmitt-u*| *Taifun* spre Sibiu, pentru a recunoaşte noul teren. Las Curtea de Argeş cu frumoasa mănăstire a meşterului Manole pe dreapta, trec peste Cepari (o fi satul cu cântecul *Pe şoseaua din Cepari,/ trece-o fată cu-n jândarf.* Tai Tolopo- gul *(Cobora pe Topolog dintre munţi la vale/şi la umbra unui stog a căzut din cale/*[03]*,* apoi ies în masiva şi bătrâna vale a Oltului, lăsând în stânga Cozia. Este o dimineaţă splendidă. Cerul spre răsărit este purpuriu. Pe funduri de văi, ceaţă uşoară. Zbor lipit de creste. Ici şi colo câte un ţarc de oi; iarba e încă verde. Atmosfera este clară, de cleştar şi pe stânci urcă şuviţe de apă până sus, la izvoare, din ce în ce mai mici. Sus de tot, pe stâncă, rămâne doar o pată umedă. Ies prin Turnu Roşu în Transilvania, în faţă văd dealuri domoale. Sibiul, ca un oraş din cărţile cu poze pentru copii, îşi înalţă turlele. în stânga, Cisnă- die, frumosul sat înfundat între munţi. Aici şi la Orăştie, ţăranii poartă cel mai frumos port naţional din Transilvania... Ţara de dincolo de păduri! Nu sunt prea departe concursurile Tinerimii. Găsesc imediat Turnişorul... Nu sunt prea încântat de aerodrom. Când plouă, pare a avea bălţi mari, când e senin e praf mult judecând după cât este de desţelenit şi de alb şi, în plus, nu are acoperiri pe margini, doar o lizieră, un pâlc de copaci pe latura sud-vestică... încolo nimic.

Las echipa cu T-ul pentru aterizare şi, fără să tai contactul, decolez pentru Bucureşti.

La întoarcere, trec prin Ştefăneştii copilăriei... Flo- rica... Izvoranii... îmi par străini,

Călineştii de abia îi mai recunosc. Un tur în jurul casei părintelui Voinescu, apoi *preama* (drept) la Bucureşti. Pe teren, Leu asista la plecarea grupului. îi raportez situaţia terenului, situaţia meteo şi uit să-i spun că am trecut prin locurile

[103] George Topârceanu, *Balada marţii.*

copilăriei cu *Taifun-ul* şi că mi-au părut străine, aproape necunoscute. Pentru plecare, rămân cu escadrila mea la urmă, împreună cu comanda grupului şi cu căpitanul Lucian Toma. Tomiţă îi ţine locul lui „Bâzu”, care a mai plecat de două ori până acum în Italia şi încă nu s-a întors. Nevestele băieţilor – Geta a lui „Rează”, Nely a lui Horică şi Cisca a lui Galea – flutură îndemnuri către ai lor. Au venit şi cei de la Mamaia în grup. îmi pare bine de Horică, la care ţin mult. Au păţit şi ei o mulţime de peripeţii, fuseseră şi prizonieri la ruşi... etc., acum iată-i la noi în grup. în fine, decolăm! Urcăm 3 000 de metri, apoi direct la Sibiu. Toma este cap cu „1 alb”, iar cei patru din comandă sunt lângă el. Urmează escadrila mea, cu „1 albastru” în cap. Am reluat vechile noastre culori: Comanda – alb, Şenchea – galben, Gavriliu – roşu şi eu – albastru. Zburăm către Transilvania, zburăm către soartă. Oare, câţi vor mai face drumul înapoi? Terenul, mic, ne primeşte pe toţi grămadă. Este de mirare că nu a fost ni- ciun incident până acum! Toma este un om de iniţiativă. Nu avem de niciunele şi nu aşteptăm de la nimeni nimic. El singur se zbate şi, până în seară, de bine, de rău, aranjează grupul. Nu ştiu unde vom sta... în orice caz, în oraş. Pe la ora 14.00, când ne pregăteam să părăsim terenul pentru a lua masa în oraş, se aude un zbârnâit de avion. Este un G-u care vine de la Bucureşti. ACA-ul rusesc de la marginea terenului îl primeşte cu rafale lungi. Pilotul nu vede nimic şi nu degajează. Deodată, este atins... încearcă să vireze picând... încă o lovitură şi se angajează pe verticală, picând cam la 2 km de aerodrom. Desigur, accidentul e

mortal. Mă duc la faţa locului... Este din escadrila mea, adjutantul Bucholtzer, cu avionul meu, *22 albastru,* care rămăsese la Bucureşti. Intrat în pământ, s-a sfărâmat complet şi a luat foc. Bietul băiat nu a avut măcar norocul să facă o misiune. Desigur, câinii care l-au doborât se bucurau. în fond, ce le păsa lor dacă sunt germani sau români. O scuză şi gata! Ne ducem la Corpul Aerian. „Pipiţu” ne primeşte aşa ca întotdeauna, deschis, camaradereşte. Este însă ceva în atmosfera de aici care ne face să credem că ne-am înstrăinat unii de alţii şi asta se datorează numai lipsei lui Şerbănescu. Nu va mai fi nimeni în stare să refacă spiritul grupului. Seara, cu „Osca”, cotrobăim prin toate părţile, căutând adresa unde suntem cazaţi... Strada Pânzari, nr. 3; o casă săsească, cu o poartă masivă, cu aspect feudal, ne primeşte într-o largă curte interioară. Proprietăreasa – o domnişoară, ce noroc pe noi! – de vreo 60 de ani, surdă tun, nu aude decât răcnetele. Mă bucur însă că este foarte curat aici şi că suntem liniştiţi, în fine... Aici începe o nouă viaţă, odată cu campania pentru Transilvania.

9 septembrie. Ziua de azi o trecem în pregătiri şi instalări. îl întâlnesc pe „Bursucu” (locotenentul Gh. Butnaru). Este la un grup de L4/?-uri *80.* Aceeaşi poveste peste tot. Au contopit grupurile două câte două şi au făcut câte unul mai bun. Pe ei îi scot în acoperirea aeriană a spaţiului acesta de la trecerea Oltului şi a văii Mureşului, ca să asigure concentrarea trupelor ruseşti către Turda- Cluj şi Arad-Timişoara. Pe ziua de azi se bat pentru misiuni

ardelenii (!), de altfel nu se fac decât recunoaşteri şi orientări în zonă, un fel de zboruri de aclimatizare.

10 septembrie. Turnişor. Ies şi eu în misiune. Nu de alta, dar vreau să văd locuri noi. Misiunea ordonată este de recunoaştere şi sondă meteo; de la Alba în sus, spre Vinţ, apoi o celulă spre Turda-Cluj, ca să vadă activitatea de pe căile de comunicaţii, şi alta spre Tg. Mureş-Reghin, cu acelaşi scop. Plec în patrulă cu Şenchea. Zburăm în razmot, pentru că ACA-ul de orice fel, mai ales ruşii, trag în noi de mama focului. Nu numai de nemţi trebuie să ne ferim. Ieşim pe Alba lulia, apoi urcăm înspre Aiud. Se vede că oraşul este de curând părăsit, pentru că fumegă. Pe şosele şi pe CFR, toate podurile în sus, spre Mureş, pe râu şi pe afluenţi, sunt aruncate în aer. Până aici au ajuns blindatele ruseşti şi coloanele de maşini cu infanterie purtată. Zburăm spre Vinţ. Aici, de abia am trecut localitatea şi, deşi mergeam foarte jos, am simţit o lovitură sub burtă. în acelaşi timp, motorul dă un rateu, reduc maneta şi anunţ la radio, virând stânga. Motorul merge încă. Coechipierul meu mă urmăreşte atent, să vadă ce fac... Tot în razmot, pun cap compas invers şi penibil, cu întreruperi, mă îndrept spre casă. Prin radio, dispun să se continue misiunea şi o tai spre dealuri, la noroc! Din când în când, avionul se zgâlţâie convulsiv. Dedesubt, numai obstacole, valuri de căldură şi de frig mă trec până ce sar Târnavele. Iată Blajul... Gara fume-gă, probabil efectul vreunui bombardament german. în fine, sosesc acasă şi, cu un ultim

sentiment de uşurare, cobor din avion, examinându-1. Un proiectil pătrunsese sub burtă prin rezervorul de benzină şi deformase o conductă de alimentare. Pana nu e prea gravă, dar putea fi. Se va rezolva prin schimbarea rezervorului.

11 septembrie. încă o recunoaştere şi tot la razmot. De data asta merg cu patrula mea, sărind toate văgăunile. Puricăm toate şoselele. Imediat, la sud de Turda, găsesc unităţi germane; tancuri şi tunuri aşezate în poziţie cu direcţia sud. Turda este încă la ei, dar pe şoselele ce intrau dinspre Vest se apropiau trupe ruseşti. Dacă nemţii nu se retrag repede, probabil că vor fi tăiaţi pe la spate. Zburăm mai departe spre Cluj; trecem prin crestătura de la cheile Turzii: peisaj minunat, dar, din cauza vântului puternic, avionul este aruncat în sus şi în jos, ca o jucărie. Iată în faţă Clujul... Clujul atâtor speranţe româneşti. Ca o uriaşă Sodomă, fumegă din coşuri şi furnale. îl ocolim, tăindu-i toate arterele. Peste tot, activitate slabă de maşini germane care merg în toate sensurile. La întoarcere, lângă Turda, iar ne ia în primire acelaşi afurisit de ACA, şi nu trag prost bandiţii ăştia! Tăiem drept, zburând spre Tg. Mureş. Găsesc oraşul străin şi nu recunosc mai nimic din el, de departe. Doar Palatul Culturii şi cele două catedrale din scurtul bulevard central parcă mă întâmpină prietenos, dar să las nostalgia, altul e scopul meu acum: să văd, să iscodesc peste tot, ceea ce şi fac. La reîntoarcere, trec pe la Mediaş. De la aerodromul cu „proba de brevet”, rafale lungi de tun

automat mă primesc ca pe un străin. Nici ai noştri nu ne recunosc în timp util şi întâi trag până să se lămurească. Cred că azi am trecut de zeci de ori pe lângă moarte, dar probabil că încă nu mă vrea. Dincoace de Târnave, nu pot preciza bine locul, s-a încins o bătaie serioasă între un punct de rezistenţă german şi o coloană rusească. Trecem pe deasupra, nepăsători. Cei de dedesubt, partea germană, vor fi sperat ceva, săracii, auzind fluieratul *Messersch-* mitt-ului. Nu cred să ne fi recunoscut, mai ales că ruşii trag cu nădejde după noi! Vremea se închide, e urât şi începe să plouă. Toţi speră să vină „vremea piloţilor". Cu ruşii începe să se strice socoteala... Se poartă rău aici, ca peste tot, de altfel. Din cauza asta, s-a interzis consumul băuturilor alcoolice în oraş. Pe de o parte, poate că este mai bine. Ceea ce nu-mi convine este faptul că se pare că trebuie să ne mutăm pe Balomir (în satul Vinerea, intrarea spre Cugir).

13 septembrie. încerc să plec cu *Fw 58-ul* (cu numărul matricol 13, în ziua de 13] şi zic încerc, pentru că nu am reuşit... dar să nu anticipez. Trebuie să ajungem pe Balomir cu orice preţ. Fac un prim drum cu comandantul grupului, căpitanul Lucian Toma. Terenul este moale după ploaie. De bine, de rău, avionul se dezlipeşte. Acolo aflăm că Man lonescu, colegul nostru, a fost doborât
mortal de un G-u german pe când se deplasa spre Vinţ, cu un *Taifun* de şcoală. încă o verificare a faptului că nu trebuie să fugi de soartă, pentru că, până la urmă, tot nu scapi. Băiatul ăsta – foarte capabil, de altfel – a vrut şi

a luptat să vină pe front. Părinţii lui (tatăl este general) s-au opus cu înverşunare şi l-au ţinut toată campania în şcoli, iată însă că tocmai aici a fost doborât. Mare păcat!... îl întâlnesc şi pe Dan Ştefănescu, este la asalt. Mă miră faptul şi i-o şi spun. Cred că bănuia sfârşitul campaniei. Nu este făcut pentru asalt, după cât îl cunosc este „emotiv”, dar, în fine... Mă reîntorc cu Toma după ce dă indicaţiile necesare pe noul teren, toate pentru Mircea, pentru că el este cel mai vechi aici, dar în paranteză fie spus, este lipsă acum deoarece este dus la Cugir. A găsit-o pe Lia Pascuţiu, o vrăjeşte şi vrea să-i ceară mâna. Bineînţeles că nu iau asta în serios, credinţa mea este că Lia are legături mai trainice, mai adânci, de care el îşi va da seama după încântarea primei clipe.

Ne întoarcem pe văi, ca să ne ferim şi de nemţi, şi de ruşi, şi se hotărăşte ca, după-amiază, să mai fac o cursă, cu trei piloţi şi anexele lor. Rozariu, Pop şi Galea îi vor înlocui pe cei rămaşi pe Balomir. Avionul, de data asta este supraîncărcat, şi pe teren este greu de găsit o fâşie bună pentru decolare, dar insist. Pornesc de la capătul terenului, rulez, rulez, viteza creşte greu, socotesc că pot sări obstacolele de pe marginea terenului, după care se deschide o vale denivelată, dar avionul nu reuşeşte să treacă în lungime peste toate obstacolele; se înfundă şi cade peste un cort al unei escadrile de observaţie aşezat în vale, chiar pe direcţia de decolare a avioanelor. Dezastru! Avionul se sfărâmă complet, un plan rămâne în urmă, celălalt plan amortizează şocul. Pentru că nu am lovit nimic frontal, cei din avion (opt

persoane) nu au avut nimic, dar dintre ocupanţii cortului, două persoane au decedat imediat şi altele opt au fost rănite, dintre

care patru mai grav. Rămân colpeşit de dezastru... Motorul drept este la 40 de centimetri de un cort plin de muniţie. Sunt într-o extraordinară stare de deprimare. Am certitudinea că s-a prăbuşit tot trecutul frumos de muncă de până acum din cauza unei încăpăţânări de a cere imposibilul unui avion cu motoare slabe şi supraîncărcat. Minunată a fost atitudinea lui Toma, care ştia că port toată vina şi, în calitate de comandant de grup, şi-a asumat toată răspunderea, cu toată împotrivirea mea, telefonând la corp că eram în misiune ordonată de el, deşi poate nu era cazul.

Stukas-uri\e româneşti – Grupul 6/3 – bombardează cu zece avioane gara Sărmăşel. Grupul 8 Asalt, cu 20 de avioane, atacă poziţiile de pe Dealul Feleacului. Protejaţi de trei vânători români, sunt atacaţi de Fw-uri germane. *Henschel-ul* 107 pilotat de locotenent-colonelul Gh. Popescu este lovit şi aterizează forţat.

14 septembrie. Deplasare la Balomir. De abia reuşim să ne smulgem de pe terenul acesta moale. îmi aduc aminte de Lepetika. Plec cu un sentiment de uşurare; parcă scap de un blestem – este vorba de accidentul de ieri. Trecem peste Sebeş, o adunare pitorească de case, exact acolo unde se deschide perspectiva şi se lărgeş-te către valea Mureşului. încă puţin şi dăm de Balomir. Facem un viraj larg, de recunoaştere. în stânga noastră, ghemuit între munţi, mai spre poale, dar dominat cu totul de măreţia peisajului, este Cugirul, micul oraş industrial. Aterizăm... Terenul este minunat, un adevărat

covor; nici nu simt când ating roţile, rulăm spre hangare. Aflu că şi Dan, cu care vorbisem ieri dimineaţă, a murit într-o misiune cu *Henschel-e\ el* Căpitanul Pretor îmi motivează rece, „lipsa de antrenament... atâta tot”... şi se închid coperţile peste o viaţă de om. Bietul Dan! Şi Şenchea e pe teren, dar este în frigurile noii lui pasiuni...

Lia Pascuţiu. Omul ăsta parcă ar avea mereu 16 ani. Se lasă înserarea şi un vânt rece bate dinspre munte. Mergem spre satul cu nume de basm, „Vinerea”, unde suntem cantonaţi. în general, oamenii ne primesc bine, satul nu pare sărac nici în timpurile acestea de lipsuri. Facem un drum la Cugir, pentru masă. Priviri prieteneşti de pretutindeni. Bine că am scăpat de atmosfera apăsătoare de la Sibiu, care nu poate să-mi iasă din minte. îl întâlnesc pe vechiul nostru coleg Fulea, pilot pe *Stukas,* este cu soţia sa, pe care am cunoscut-o la nuntă. Schimbăm câteva cuvinte. Valy nu uită să arunce câteva săgeţi la adresa lui Vasile, care era un obişnuit al casei lor, apoi ne despărţim prieteni buni. Mă retrag cu Mircea, Galea şi Cisca la o masă alăturată, de unde Valy ne fixează cu privirile... Nu vreau să o mai văd.

15 septembrie. Sunt furios... Asta, în limbajul meu şi al lui Colea, înseamnă doar că vreau să zbor, şi zbor, în- tr-adevăr. Prima misiune, o însoţire de *Heinkel 111* şi Ju *88.* Urcă mult, cam la 4 700 m, şi bombardează Apahida, nodul de cale ferată de la est de Cluj. Efecte bune, reacţie slabă de la sol. Timp minunat, vizibilitate excelentă. La Cluj, niciun fel de ACA, iar la Turda la fel. Pentru noi, situaţia frontului este foarte vagă, nu mai ştim nimic de trupele din prima linie. Linie care se tot schimbă, când la ei, când la noi, şi ruşii nu ne dau situaţia. încă o misiune, de data asta cu *Henschel-e\e 129,* pe şoseaua Turda-Cluj, şi încă una – şi cea mai frumoasă, un atac la sol – la aerodrom. Se ordonă misiunea... Nu se oferă nimeni, toţi tac;

se ştie că atacul la sol, la aerodromuri, este una dintre cele mai grele misiuni. Dintre toţi, ieşim în faţă eu , „Chiţu” şi „Rează”, restul până la şase ies cam de ruşine, unul câte unul, toţi însă voluntari. Ne facem planul; luăm înălţime, trecem la vest de Cluj ca şi cum ne-am duce în interior, către nord, reperăm aerodromul, picăm cu

550-600 km/h pe ei, tragem ochit, apoi dispărem cum am venit, în razmot, sărind Dealul Feleacului.

Zis şi făcut. Urcăm, urcăm pe la 3 500 m... Iată Clujul şi, în dreapta lui, hangarele de la Someşeni, care par adevărate jucării de copii. Le depăşim mult spre nord şi, apropape la limita de vedere, virăm dreapta şi picăm jos de tot, cu burţile la pământ, venind în linie de la nord la sud, socotind că acoperim tot terenul. lată-ne cu aerodromul în faţă. Suntem eşalonaţi pe 4-500 m, fiecăruia revenindu-i doar ţinta din faţă, cu mici abateri stânga- dreapta. în faţa mea este un avion mic şi bondoc. Apăs pe trăgaci... rafala porneşte, văd loviturile intrând în el, ţăndări dezlipindu-se... şi aproape mă ciocnesc, aşa de jos am redresat, măturând cu rafale neochite toate liziera. La început, mi-a făcut impresia că sunt avioane sovietice; m-am gândit: „Hait, să ştii că am greşit-o!”. De abia spre sfârşitul atacului îmi dau seama, după crucile de pe ele – mari, albe – că, în realitate, sunt avioane maghiare, poate *MÁVAG Héja,* o variantă italiană, pentru că totul nu a ţinut decât secundele unui minut sau două. Aerodromul a şi defilat pe sub noi şi iată-ne spre creasta dinspre sud. De abia acum începe să tragă şi ACA-ul lor. Proiectilele se sparg, cu explozii, negre în stânga şi în dreapta, dar surpriza a fost aşa de mare încât, când au putut trage câteva focuri, deja era prea târziu, pentru că urcaserăm pe culme şi, ca nişte arătări, am dispărut în valea de pe celălalt versant. Trecusem creasta Feleacului. Suntem, într-adevăr, bucuroşi, dar nu ne manifestăm bucuria decât la teren, pentru

că ACA-ul, atât cel german, cât şi cel rusesc, ne mai dă încă multă vreme de lucru. Ceilalţi au distrus încă un avion, trei planoare de transport, o maşină de alimentare şi au tras focuri răzleţe asupra comandamentului, al căror efect nu-l putem bănui. Pentru grup este însă o misiune care iese din comun. A fost minunat şi Torna, bucuros şi el, ne strânge mâna cu căldură.

17 septembrie. M-aş fi mirat să stăm mult aici. Prea era bine, prea domoală şi prea blândă era vorba oamenilor. Pentru că e răcoare şi mă gândesc la frig, întreb gazda: „Dar cum faceţi cu lemnele?”. „Apăi, domnule, noi, vinerenii, avem pădurea, dai 300 de lei la Primărie, meri la pădure şi iei un car de doi stânjeni... Numai că nu avem aşa de multă cum au cugirenii!” Lemnele, tăiate frumos şi adăpostite în stive, aşteaptă iarna. în special înspre seară, coboară de la munte un vânt tăios de te face să te gândeşti cu plăcere la o sobă bine înfundată cu butuci, al căror jeratic îl bănuieşti. Norocul e că am luat echipament de iarnă de la un depozit german capturat la Se- beş-Alba, aşa că nu avem nevoie de foc.

Dar azi, plecăm din nou la Sibiu; aşa este soarta noastră. întâi, a venit un *U 2,* apoi Yak-uri şi *11-2-uri.* Norocul face ca să găsesc la Sibiu aceeaşi gazdă... Şi gazda se bucură, este oarecum apărată de ruşi!

18 septembrie. Iarăşi misiuni, însoţire de *Ju 88* şi de *He 111.* Decolăm... întâlnirea, ca de obicei, la Ba- lomir, la 4 000 de metri. *Heinkel-e\ e* sunt punctuale,/izurile nu! Sunt numai trei avioane, aşa că protecţia lor e uşoară. Lăsăm Alba-Iulia în dreapta, cu direcţia Cluj. Nu cunoaştem obiectivul lor, dar bănuim că e pe undeva pe acolo. Observ însă cu nedumerire că lăsăm Clujul în dreapta şi mergem, şi mergem şi, fără să mai bombardeze, *Heinkel-eie se* întorc exact cu 180 de grade şi vor să reintre în linie. După ce au trecut cam 30 de kilometri, se întorc şi trec pe la gara de la Cluj, bombardând-o.

Drept să spun, nu am înţeles acestă manevră a lor, ba am şi anticipat o situaţie de care mă temeam şi de care nu ne-am lăsat surprinşi. Ar fi fost imposibil ca avioanele noastre, vorbesc de bombardiere, să nu fi fost văzute de pe Someşeni. Plimbarea lor nu a făcut altceva decât să dea timp avioanelor germane sau maghiare să decoleze în alarmă de la teren şi să ia înălţime. Nici n-au ajuns bine deasupra gării, şi un foc slab de ACA german le-a luat în primire. O singură baterie automată trăgea, pentru că exact în spatele *Heinkel-e|or,* şi la înălţimea lor, se spărgeau patru proiectile într-un pătrat perfect. Cu toată corecţia făcută, deşi toate salvele păreau bine plasate, nu a fost atins niciun *Heinkel.* Bineînţeles că şi ei au variat înălţimea, au modificat puţin direcţia, dar mai mult norocul i-a scăpat. Eram mai sus cu 500 de metri în spatele lor, în soare, când bag de seamă un avion care se caţără sub burta lor, aproape invizibil. îl las să se apropie bine, apoi pic pe el. Era un G-u german şi în urma lui veneau altele. Am făcut o greşeală de începător, dar poate în momentul acela nici nu aveam intenţia de a doborî, uitând să pun contactul la armament. Virez scurt, apăs..., dar nicio rafală nu porneşte. G-ul german şi-a dat seama că e victimă şi a degajat spre dreapta-sus, apoi picând pe verticală, nu înainte de a-i plasa pe lângă el o rafală, s-a dus în jos. în momentul acela, încă un *Me,* care era cu mine şi în care nu ştiam cine este, s-a luat după el, trăgând cu furie. Amândoi am revenit apoi la *Heinkel-e* peste care ne-am încrucişat cu ochii în patru.

Cred că au de ce să ne fie recunoscători,

pentru că trei *Heinkel-e* pentru un G-u sunt victime sigure (pot vorbi din experienţă). De abia la teren văd cine era în „2”-ul roşu (celălalt avion), anume adjutantul losif Mo- raru. Ceilalţi doi care trebuiau să fie cu noi, dar dispăruseră, erau tineri! încă odată constat că „vechea gardă” se strânge la nevoie! Să spun drept, nu am avut intenţia fermă să dobor, pentru că mă mai reţine un sentiment de ruşine care înfrânge raţiunea şi orgoliul de a doborî, deşi poate că germanii nu merită asta.

19 septembrie, lată că şi „Moş Neaţă” mai lucrează! L4/?-ul *39* face misiuni de front, observă, scoate poze, face reglaje de artilerie. Ăştia cu adevărat sunt eroi ai aviaţiei numai prin faptul că nu refuză să facă misiuni cu un avion cu 300 km/oră şi fără pic de blindaj. Este adevărat că, în ultimul timp, li se dau sectoare mai uşoare, dar oricum... Iată, de pildă acum. Se dă punct de întâlnire în inima Apusenilor, pe Crişul Alb. într-adevăr, îl găsim pe „Neaţă” după ce zburăm în linie dreaptă de la Sibiu la Zlatna. în dreapta, trec peste Brad şi peste Baia de Criş. Legănând din planuri, ca să se liniştească, ne apropiem lateral, pentru a fi recunoscuţi. „Neaţă” este foarte bănuitor şi o întinde imediat ce i se pare ceva suspect. Mergem spre Inău, care e ocupat de unguri. De undeva, de lângă CFR, trage ACA-ul. „Neaţă”, îngrozit, virează în loc şi schimbă de direcţie mai lateral puţin. Se întoarce, se suceşte, pozează o bandă şi, în fine, parcă cu regret, se hotăreşte să se întoarcă acasă (nu i se întâmplă prea des să fie protejat de vânătoare). îl părăsim spre Alba, cu lungi

legănări din planuri. Echipajul lui de trei oameni, care se văd foarte bine de la distanţa de la care ne luăm rămas bun, ne aduce mulţumiri şi ne face semne cu mâinile. Sunt veseli că totul este în regulă.

Tot astăzi 19, într-o decolare în formaţie, din cauza prafului, George Brâncoveanu Bibescu a desprins în limită avionul şi s-a angajat, intrând cu spatele în pământ. Accident mortal. Celălalt frate, Matei, murise în 1943, în august, la vânătoarea de noapte, cu un *Me 110.*

22 septembrie. Aseară, târziu, bubuituri în poartă. Am crezut că sunt ruşii. De fapt, erau soldaţi de-ai noştri care ne căutau ca să ne anunţe că s-a schimbat programul pentru ora 05.30 dimineaţa. Au orbecăit ei peste tot, dar nu au reuşit să anunţe decât câţiva piloţi. Este încă întuneric. O geană de lumină arăta începutul de zi. Ies din gangul casei mele. în strada pustie nu este decât Gavriliu... Pe drum mai culegem trei. De abia ajungem la aerodrom, că Horică (ofiţer de serviciu] ne şi anunţă: „Doi inşi în recunoaştere meteo şi tactică, şase inşi însoţire de *Henschel-e”* De unde şase dacă suntem numai trei? Plecăm aşa cum suntem şi le întâlnim la timp, la Balomir.

Peste creste, o iau spre Turda-Cluj şi, ajunşi sub Fe- leac, se apucă de lucru. Trage un ACA de mi se încreţeşte mie pielea... dar lor? Unul dintre ei este lovit în planul drept şi îl văd cum se îndreaptă, cu foc la bord, spre liniile noastre. îl urmăresc de deasupra... A trecut de nemţi şi a dat de un fir de apă, dincolo de o arătură şi, aproape de un bot de deal, îl pune pe burtă.

Facem cerc în jurul lui, împreună cu celelalte *Henschel-e.* Deasupra noastră, sus în dreapta, sunt patru avioane. Manevrăm ca să nu ne cadă în spate. Le observ la timp... sunt *Yak-wci* „amice”... Le lăsăm, atenţia noastră este îndreptată la sol. încă două-trei viraje şi văd cum ruşii (trupele terestre) se căznesc, cu o bârnă, să scoată pilotul din avionul care fumegă şi începe să ardă. Probabil că e rănit dacă nu poată să iasă el singur. La limita de benzină, îl părăsim venind la teren. Aici, scandal, pentru că am fost numai trei avioane în misiune. Corpul (aerian) este supărat ca şi cum misiunea nu s-ar fi executat cu bine. în definitiv, nu prea ne pasă de supărările lor pentru că suntem cu conştiinţa datoriei împlinite şi asta face mai mult ca orice.

încă o misiune şi tot o însoţire, de data aceasta de bombardament greu. Iarăşi merg departe formaţiile de *Heinkel-e* de cele de/tz-uri *88* şi la înălţimi diferite. Bombardează tot Apahida şi le asigurăm mulţumitor protecţia, deoarece reacţia inamică e aproape nulă.

24 septembrie. *Stukas-u\ (Ju 87)* nr. 6 e lovit şi doborât (pilot, locotenent Victor Ranja).

25 septembrie. Se cere o însoţire de bombardament. De data asta, nu ies. Aşa se întâmplă când e făcut

să nu fie! Pleacă opt avioane cerute de corp la Balomir. Este ora mesei. Toma a venit de ieri de la Bucureşti. Este ceva care îmi place la omul acesta. E dur, foarte dur şi extraordinar de nervos, dar capabil de o bunătate sufletească rară. Are un deosebit spirit organizatoric, cum rar mi-a fost dat să văd, şi e plin de cele mai uimitoare iniţiative. Cu figura parcă cioplită în piatră, puţin la trup, uscăţiv, dar cu ţinută şi plin de nerv, e un om aparte:



Lucian

- Dobran, tu ai avionul gata?
- Da, domnule căpitan!
- Mergem într-o vânătoare liberă.
- S-a făcut, domnule căpitan.

Ceilalţi se miră... „Acum, când în program este pauză de masă? Ce l-a găsit aşa, dintr-o dată, el, care nu mai făcuse nicio misiune până acum?!...” Văd mutre mirate. Totuşi, dacă Toma vrea... Mă duc spre avion, mă leg şi aştept racheta lui verde, cum ne fusese înţelegerea. Mecanicii învârt la manivelă. Motorul porneşte, rulăm spre T-u. Decolare ireproşabilă şi, plan la plan, cele două avioane pornesc spre Cluj. De fapt, unul spre Cluj, celălalt spre soartă.

„Alo, alo, *1 albastru* către *alb,* răspunde-ţi dacă mă auziţi... întreb Valentin, gata, gata.” „Alo, Alo, *1 alb* către *1 albastru,* te aud bine... întreb Valentin, gata, gata.” „Valentin, Valentin”, şi zborul continuă normal. Urcăm mereu, avionul lui este mai bun, rămân puţin în urmă. Avem de abia 2 000 de metri, în faţă şi puţin în stânga

apare Aiudul. Toma nu cunoaşte zona... „Alo, *1 albastru,* oraşul din faţă este Aiudul?”... „Da, domnule căpitan”, în căşti se aud băieţii din misiunile de însoţire. Cineva vorbeşte cu Şcnchea. îl întreb şi eu: „Alo, Şenchea, unde sunteţi?” „Suntem pe valea Mureşului cu *Henschel-e|e,*

ne întoarcem spre casă.” Unul din *Henschel-e* aterizează forţat, pe burtă, fără tren. La Turda este doborât un *Hs 129* pilotat de sublocotenentul Dimitriuc şi *Heinkel-u\ 111* nr. 136, incendiat, soseşte fără mitralior, care, sărind cu paraşuta, se agaţă de ampenaj şi avionul se distruge în aterizarea forţată la nord de Teiuş.

De la Turda, din linia întâi, de Ia un post terestru, vorbeşte Cara (căpitanul de la Corpul Aerian). „Cara către Toma, întreb Valentin, gata, gata.” „Toma către Cara, Valentin, Valentin”... Suntem lângă Turda şi, deodată, descopăr sus de tot (noi aveam 4 000 m) ceva care pare a fi un *Ju 188,* vârful de plan fiind deosebit faţă de /u-ul *88...* „Alo, domnule căpitan! în spate, în dreapta-sus, un avion de recunoaştere! Viraţi dreapta! încă! încă! Acum sunteţi cu botul pe el!” „L-am văzut!”

Şi urcarea începe greu. Acum suntem deasupra Clujului şi mai avem de urcat încă... 5000... 6000... 7000 şi el e tot deasupra... „Alo, 1 viraţi stânga, să-l recunoaştem, viraţi în soare”... „E german, l-am văzut când am trecut pe sub el.”

Prin radio, Şenchea din cealaltă misiune mă întreabă: „Alo, Dobran, aţi găsit ceva?” „Da... o recunoaştere!” „Şi l-aţi doborât?” „încă nu!”

Urcăm. Urcăm la 7 800 m. Acum sunt în stânga /izului, la aceeaşi înălţime cu el. Toma, care este în dreapta mea, urcă încă puţin, apoi, brusc, virează dreapta şi pică pe *Ju.* Primul atac nu reuşeşte./u-ul se zvârcoleşte ca un peşte prins în plasă. Trec eu la atac, puţin pe dedesubtul lui, pentru a evita tirul mitraliorului,

dar pilotul, înclinând brusc avionul de pe o parte pe alta, îi dă posibilitatea mitraliorului să tragă şi îi văd trasoarele cum trec pe lângă mine. Unul ar fi de ajuns, dar, fiind în permanentă mişcare, nu poate lua o linie de ochire bună. Toma revine la atac. Ştiu că e un trăgător foarte bun şi mă mir cum de nici el nu a doborât de la primul atac... Acum, tot

de sus, intră până aproape în el, trăgând!.../u-ul se înclină, scoate fum, este atins şi, în acelaşi timp, Toma pică pe dreapta-jos. *Ju-u*\ se întoarce pe spate, într-un fel de răsturnare, şi continuă să cadă. Toma pică, pică... nu ştiu ce să cred... pic şi eu, întrebând la radio: „Alo, domnule căpitan, sunteţi doborât?" Niciun răspuns. încă puţin... pământul este aproape... pic şi eu, aveam peste 800 de km/oră. De abia mai stăpânesc avionul, care are tendinţa de răsucire. Sunt cam la 3 500 de metri când văd avionul lui Toma intrând în pământ, cu o explozie de fum şi flăcări. Drama s-a jucat întreagă. Toma nu mai este... Nu mai poate fi dacă n-am văzut floarea albă a paraşutei. Pic la razmot... sunt cam pe la Jibău, în cotul Someşului, deci circa 50-60 km la ei.

Pic jos de tot şi merg numai după cap compas şi, deodată, după 7-8 minute de zbor, trec peste un aerodrom şi sunt aşa de zăpăcit de întâmplarea asta nenorocită, încât nici nu-mi dau seama decât după ce trec peste el că au fost Someşenii şi că, în dreapta, siluetele clădirilor sunt de la Cluj, şi merg, şi clipele mi se par nesfârşite până ce văd Turda în stânga... Iată şi Mureşul! Merg ca un halucinat, fără să mişc un muşchi măcar. în fine, Sibiul! Credeam că nu mai ajung. Ceva îmi spune, o superstiţie prostească, cum că în misiunea aceasta va trebui să cădem amândoi, ca să nu se ştie niciodată adevărata moarte a căpitanului Toma Lucian. Poate am eu noroc, poate sunt piaza rea...

Deschid cabina încet... Aceeaşi poveste ca la Şerbă- nescu... A căzut Toma... Cum?... Unde?... Când? Unul singur poate încearcă o liberare. E micul maistru armurier Popa! înainte de a pleca,

Toma i-a spus: „De ce nu mi- ai pus pistolul de rachete în avion? Mă reîntorc eu... Nu mor în misiunea asta şi te învăţ eu minte!” Iată că soarta a vrut ca să nu se mai întoarcă!

30 septembrie. Mă duc la aerodrom de dimineaţă, fără nicio intenţie. Mi-e dor de câmp. Viaţa de interior cu Miki mă oboseşte. Pe la 15.30, soseşte de la Bucureşti puiul de *Ju* (Canarache] cu „Bâzu”. Discutăm chestiuni generale în legătură cu grupul şi părerea mea nemărturisită este că „Bâzu” nu-l poate conduce, pentru că nu se cer numai calităţi de zburător, ci, mai ales, de organizator, ori, la acest capitol, nu este cel mai indicat, mai ales că vine imediat după Toma, care avea ca principiu îndemnul: „Adunaţi de la flotilă şi aduceţi la escadrilă!” Dar ceea ce este într-adevăr interesant şi face obiectul notiţelor de azi este întoarcerea (senzaţională] a lui Traian Dârjan.

Cum am menţionat în paginile anterioare, în ziua de 22 august, la est de Roman, adjutantul stagiar [r] Traian Dârjan cade în luptă aeriană, angajat fiind cu ¿a-urile sovietice. Ce povesteşte el: „Am fost lovit în motor şi radiatoare. învăluit în ulei, nu mai vedeam decât foarte puţin lateral. Prin radio eram ghidat de cineva (era „Chiţu” Ga- vriliu, n.m.], care îmi spunea... «Mai la stânga... Mai... Aşa, trage de manşe... Trage, trage, redu viteza... Redu... Trage!»... şi, la un moment dat, am luat contact cam brutal cu pământul. Terenul era neregulat şi viteza fiind totuşi mare, am capotat şi nu m-am oprit, continuând să mă dau peste cap de mai multe ori. Eram bine legat şi, spre norocul meu, avionul s-a oprit pe faţă. Deschid repede cabina

şi sar afară. Lângă mine, o perdea de sălcii în care am vrut să mă ascund. Nu am însă timp pentru că, nici la 100 de metri de mine, trece o şosea pe care se găseşte o coloană blindată sovietică. Pârâituri de gloanţe încep pe lângă mine... Ridic mâinile în sus şi înaintez spre ei... Infanterişti cu pistoale automate în mâini aleargă spre mine. Fac cerc ameninţători şi vor să împuşte pe loc. Eram murdar de sus până jos de noroi. Căzusem într-o baltă, într-un teren mlăştinos, pe firul unei ape care se scurgea printre pâlcuri de sălcii. Aşa cum eram, mă dezbracă şi mă lasă desculţ. în special le-au plăcut cizmele mele, pe care puseseră ochii. Deodată, cercul se deschide şi apare unul îmbrăcat mai bine şi în cap cu o şapcă cu cozoroc de piele. Se repede cu pumnii şi cu picioarele la mine şi mă izbeşte groaznic. Norocul meu este că am căzut nici la 200 de metri de postul de comandă al unei mari unităţi de tancuri comandate de un general care îşi exprimă dorinţa să mă vadă. Mă cheamă acolo, împreună cu un traducător, şi mă interoghează. îmi cere să-i spun adevărul că îmi va da drumul acasă, îi răspund destul de precis, după care ordonă să mi se dea lucrurile înapoi, îmbrăcat, rămân acolo. Generalul avea o hartă pe care nu era trecut Vasluiul. Din linia l-a i se raportează că ar fi o oarecare rezistenţă şi îmi cere harta mea. Răspund că nu am, cum de altfel nici nu aveam... Pentru un sector aşa de mic, nu luam hărţile cu noi! Se înfurie subit şi se înroşeşte de mânie, apoi cheamă un soldat şi îmi spune: «Dacă în trei minute nu îmi dai harta, te împuşc!» Răspund că nu am luat harta cu mine. Secundele trec grele ca anii şi, peste trei

minute, soldatul îmi pune arma la tâmplă. Cred că m-am schimbat la faţă. Rând pe rând, mă trec călduri şi răcori... închid ochii şi aştept. Nicio senzaţie, niciun sentiment nu mă străbate. în momentul acela, nu mai aşteptam decât să vină odată detunătura! Vocea generalului îmi răsună din nou în ureche: «Dă-mi harta!»... îi răspund hotărât: «Nu am harta!», după care mă lasă. Mă întreabă câte victorii am. îi răspund adevărat: 12. «Va să zică, eşti pilot tare!» în grup sunt mulţi mai tari ca mine... Cer voie să fumez şi mă lasă. Cer apoi apă şi trimite un soldat care îmi aduce apă înjurându-mă. Generalul mă întreabă dacă nu vreau să merg cu el. Răspund că da... Ce era să fac?... Ne suim într-o maşină care păstrează legătura radio cu tancurile din faţă. înaintăm spre Vaslui. La nord de Vaslui, se dă alarma aeriană. Fug cu generalul
în porumb. Apar *Stukas-urile* româneşti care fac prăpăd în îngrămădirea de tancuri şi oameni. (Aici, fac o paranteză. în misiunea aceea a Stu/cus-urilor, ultima de altfel pe frontul de est, am luat parte ca vânător de protecţie şi am văzut tot atacul fără să ştiu că bietul Dârjan mă privea cu ochii plini de spaimă – *n.* Din nou, ruşii se întorc cu pistoalele la mine: *«Sluşai, leotcic! Etat rumîn- ski samaliot?»* (Ascultă, pilotule! Au fost avioane româneşti?] Şi, ridicând pistoalele la ochi, mă înjură. Noroc că translatorul, care era om cumsecade, din Odessa, s-a aşezat în faţa mea ca o pavăză, altfel tot nu scăpăm! Nu trec nici două minute şi apar şi *Focke-Wulf-uri\e* germane, care continuă atacul Stukas-urilor româneşti. Ce să vă mai spun? A fost îngrozitor! Nu văzusem şi nu puteam bănui un asemenea

spectacol. Tancuri aruncate de pe şosea, răsturnate şi incendiate..., picioare şi mâini rupte... Ruşii turbau contra mea. Generalul, conform promisiunii făcute, mă scapă şi mă lasă liber, cu condiţia să mă duc acasă, dar numai spre nord şi numai pe şosea, căci altfel voi fi împuşcat. 0 iau spre Iaşi, cu gândul să dau de satul lui Nicoară (sat al cărui nume îmi scapă, Nicoară fiind un adjutant stagiar coleg cu el, tot din grupul nostru, n.m.). Pe drum, mă întâlnesc cu alţi români, infanterişti, şi mergem cu toţii în sus, spre Iaşi. într-un sat, un creştin ne face o mămăligă care mi s-a părut sfântă şi pe care am stins-o cu castraveţi acri, dar pentru că nimeni nu vrea să ne primescă de frică, a trebuit să plecăm mai departe. Am văzut un colonel român care făcea pe sluga la un ţăran şi se ducea cu acesta la muncă. Pe cuvântul meu că este aşa (culegeau fasolea din câmp)!

Când ne-am apropiat de Iaşi şi ne adunasem mult mai mulţi, am fost opriţi de alţi ruşi, puşi sub pază şi trimişi într-un lagăr, la nord de Iaşi. într-o împrejmuire de sârmă, eram cam 4 000 de oameni închişi. Să dădea o pâine la şase oameni şi o ciorbă, dar eu nu am ajuns niciodată Ia cazan, pentru că era prea mare înghesuială şi, din când în când, ca să se facă loc lângă cazan, doi ruşi biciuiau mulţimea cu nişte bice mari, fără să ţină seama că îi izbeau în faţă, în ochi, indiferent unde se nimerea. După zece zile de stat acolo, slăbisem că de abia mă mai ţineam pe picioare. De dormit, dormeam pe pământ, cum putea fiecare. împreună cu doi ostaşi T.R., profitând de faptul că ne-au încolonat să ne ducă spre Botoşani, ca să ne treacă în Rusia prin

nord, la o cotitură a drumului, am fugit cu orice risc într-un pâlc de salcâmi. Paza era slabă, nu ne-au văzut şi, tot pe drumuri lăturalnice, am ajuns în satul lui Nicoară, unde mama lui, după ce i-am spus cine sunt, m-a primit plângând.

Pentru că în lagăr fusesem dezbrăcat aproape complet, mi-a dat un rând de haine ţărăneşti şi am stat acolo vreo patru zile, timp în care m-am pus pe picioare fizic şi apoi, încălţat cu nişte târlici, am pornit pe jos la Tecuci, unde am ajuns în câteva zile. Acolo, am fost foarte bine primit de evreii mei, cu care ruşii s-au purtat tot aşa de rău ca şi cu noi. în general, oraşul nu a fost jefuit mult mai mult ca altele. Familia lui Ignatii Semionovici era tot acolo, îngrijorată deoarece nu ştia ce să facă: să plece înapoi la Odessa sau să rămână aici. Auziseră că erau pedepse grele pentru cei care au plecat de bunăvoie şi asta îi ţinea pe loc. Mi-au dat pentru dumneavoastră un bileţel pe care l-am pierdut apoi. Cu un tren am plecat la Bucureşti, la Flotilă."

Aici, povestea lui plină de peripeţii se termină. E slăbuţ şi se vede că a fost marcat de împrejurările prin care a trecut, dar este mulţumit şi plin de speranţă. Bieţii băieţi! Aşa de tineri, de entuziaşti, de pricepuţi în fapte! Poate că ar merita mult mai mult decât ceea ce li se dă şi totuşi nu pretind nimic. Dacă s-ar mai întoarce şi alţii... Florea, Pomuţ, Botnar, Florescu, Mureşan, Fiorescu... Ce bine ar fi!

1 octombrie. Răspundem la convocarea lui „Bâzu" de a veni la aerodrom; deşi este vremea piloţilor, nu putem zbura. Timpul este prea prost. îl înţeleg pe omul acesta. E bine

intenţionat, dat părerea mea sinceră este că nu poate face faţă funcţiei din punct de vedere administrativ, mai ales acum, când se pun probleme de organizare. în compunerea Corpului Aerian vor intra, cu începere de la 15 octombrie (este una dintre condiţiile armistiţiului), grupuri noi organizate. Intră vânătoarea şi Grupul 9, dar se renunţă la formula de trei escadrile şi se adopta organizarea pe două escadrile, cu 15 piloţi pe 12 avioane, 13 personal tehnic şi administrativ şi 96 trupa. Aşa, după tabele, ar fi o escadrilă model. Intervin însă dificultăţi de ordin administrativ şi rămâne deschisă şi problema comenzii escadrilei. Nu pot admite să rămân subaltern la o escadrilă pe care am comandat-o atâta timp (de la căderea lui Dinu Pistol), cum este Escadrila 48 Vânătoare. Pe de altă parte, nici Gavriliu nu poate veni sub comanda mea, deoarece este mai vechi, fiind mai bine clasificat. Problema rămâne deschisă!

Am fost la Corpul Aerian pentru a o lămuri şi i-am întâlnit acolo pe toţi cei vechi: Pretorián, Boldur (simpaticul Boldur), Eugen Marin..., toţi foarte drăguţi. încovoiat îl văd trecând şi pe Adutu Vasiliu, cu zâmbetul lui vechi, pe Luchian comandorul...

Mă indispune întâlnirea pentru că îmi aminteşte de Şerbănescu. El reuşise să rupă rigiditatea dintre grade, dar nu mai poate fi ceea ce a fost! Toţi cei trei comandanţi de escadrilă coborâm spre casă. Mă duc la Mircea, la Escadrila 47, mă simt bine înfundat în fotoliile largi, de la el din cameră, ascultându-i copilăriile. Are planuri mari; iar vrea să se

căsătorească. De data asta, speră că se va duce la Arad şi o va cere pe Mia. Oscilează între Monica sau Lia şi mai sunt şi altele... Nici el nu ştie exact ce vrea. Va rămâne copil toată viaţa şi poate că este mai bine aşa. Mă întorc acasă plin de gânduri. Oare, ce va fi în viitor? Ce se va alege de noi şi de ţara asta?

Nu sunt descurajat. Din contră, o ambiţie nouă se ridică în mine. Vreau să lupt şi să pot da totul celor care aşteaptă ceva de la mine. Mă simt străbătut de fluvii de energie. Voi lupta din pasiunea de a lupta; din temperament...

2 octombrie. Cel puţin deocamdată am rezovat în- tr-un fel problema reorganizării grupului. Şenchea, comandant la Escadrila 47 şi eu la 48. „Chiţu” nu face nicio obiecţie pentru că pleacă în concediu. Am şi început să împărţim oamenii lui la noi.

„Bâzu” mă ia deoparte; are nevoie de colaborarea mea: „Vezi tu, Dobrane, sunt unele chestii militare în care eu nu sunt întocmai pus la punct, de aceea ţin ca dumneata să rămâi mai departe la adjutantura grupului, cunoşti multe... e altceva. Eu, personal, prefer ca să rămâi şi comandant de escadrilă.” Eu ţin la „Bâzu” şi nu mă eschivez: „Bine, domnule căpitan, le voi face pe toate!”

Ziua trece greu. în cortul de comandă, în care rămân singur cu telefonul, timpul trece greu. Din când în când, ploaia, în picături mici şi dese, răpăie pe foile lui cu sunet monoton. Dinspre Carpaţi, nori grei trec purtaţi de vânt. De abia se vede Cisnădia, strânsă între munţi, mică, umilă. Nici curierul nu poate veni de la

Bucureşti... La avioane, nu mişcă nimic... Pe tot câmpul este linişte.

Corpul telefonează: „Cum, nu se poate zbura? Cum asta?” Ei sunt presaţi de ruşi. Ar înclina să nu ne creadă, dar nu au ce face şi ne lasă în pace, bombănind.

3 octombrie. în fine, Mălăcescu reuşeşte să se strecoare cu puiul de *Ju,* venind de la Bucureşti, pe valea Oltului, sub un plafon care cobora din ce în ce, riscând să se închidă complet şi să rămână prins într-o cursă mortală, pentru că nu mai avea loc de viraj. Mă anunţă că mi-a fugit furierul la Constanţa şi că a lăsat totul baltă tocmai acum, când aveam atâta nevoie de el. Banii i-a lăsat unui domn bătrân, care i-a dat un bileţel de primire. Am făcut şi foile calificative ale băieţilor, după cum mă rugase „Bâzu”. O menţiune specială pentru sublocotenentul mecanic Lazăr, care întreţine tehnicul „ceas”. Plouă, plouă şi corpul (aerian) vrea să ne mutăm, dar cred că încă o săptămână nu vom pleca de aici. în cortul nostru de la teren jucăm bridge. Oare, cine mă iubeşte de pierd?... Numai Miki?

5 octombrie. Ieri, a venit Galea de la Arad. Fusese trimis împreună cu sublocotenentul mecanic Serghie Ţiganu, ca să vadă nişte *Me 109* germane găsite pe acolo, pe câmp. Unul dintre ele este foarte interesant, cu dublă comandă, exact ca unul dintre ale noastre, numai că are două locuri. în rest, nici o modificare. Poate va fi bun pentru şcoala noilor veniţi, ca să nu le mai dăm drumul singuri în

primul zbor, ca până acum! Ne aduce veşti de la mama lui „Osca” şi de la sora lui, şi probabil şi de la Mia, despre care îi spune numai lui. Mircea pare fericit!

Astăzi, a sosit cu un *Taifun,* de la Bucureşti, viitorul comandant de grup, căpitanul Emil Georgescu, care probabil îl va schimba pe „Bâzu”. încă odată se dovedeşte că nu are niciun sens să te zbaţi. De abia ne bucuram, de bine, de rău, că rămânem cu cineva care ne cunoaşte şi care ne apreciază, şi acum, gata! Mă bucur, căci „Bâzu”, înainte de a pleca, vrea să ne aducă cu decoraţiile la un nivel mai înalt şi mai just. De pildă, pe mine şi pe Rozariu (fusese vorba şi de „Chiţu” Gavriliu) va încerca să ne propună la Ordinul „Mihai Viteazul” şi la „Cavaler la Virtutea Aeronautică”. La drept vorbind, ar fi bine meritată recompensa, pentru munca, pentru elanul şi pentru abnegaţia cu care ne-am făcut datoria, dar să vedem... Omul propune şi Dumnezeu dispune!

6 octombrie. Plec la Bucureşti, pentru a pune în ordine escadrila. Cum era de aşteptat, este un haos de ne- descris cu oamenii lăsaţi acolo. Vreau să ajung şi acasă, ca să mă odihnesc puţin, deşi nici mama şi nici Ica nu sunt aici, doar tata, care îmi povesteşte din necazurile lui cu bombardamentele, cu ruşii, cu lipsurile. La unchiu', aceeaşi atmosferă închisă, totuşi el este singurul cu care se poate sta de vorbă. Seara, plec către Frunzăneşti, dar mă încurc în tramvaie. E urât şi, pe întuneric, este de-a dreptul periculos, aşa că renunţ. înapoi acasă... Şi nicio dorinţă!

7 octombrie. Aranjez destul de repede cu Flotila. Mă cert pe nedrept cu mobilizarea, cu toţi... în fond, trebuie să fiu mai înţelegător cu oamenii, să mă plec mai mult asupra micilor necazuri, dar nu pot; am devenit mai dur. Plec cu un *Nardi* la Frunzăneşti... Le scrisesem mamei şi Icăi un bilet. Zbor de-a lungul drumului şi le văd şi pe ele, şi pe moş Vasile, morarul (rămăşiţă din Rusia, pe care l-am adus cu mine). Se uitau toţi trei în sus şi fluturau din mâini, din mijlocul curţii, dar nu văd bietul meu bileţel, pe care curentul îl aruncă prea departe. Mă întorc abătut... în oraş, atmosferă de timpuri bune. Singuri, ruşii formează notă discordantă. Iau masa în oraş cu „Chiţu" şi cu Viorel, ca să-mi dau seama de standardul de viaţă la care s-a ajuns. E catastrofal de scump şi toată criza economică este provocată numai de ruble. Seara mi-e dor de alte feţe!

Paşii mă poartă spre Sorana. O regăsesc mai drăguţă, dar nu ştiu de ce nu pot vedea în fata asta mai mult decât o prietenie. Uneori, aş dori altfel..., aşa, o pasiune care să mă scuture, să mă trezească la viaţă. Nimic nicăieri, parcă aş fi împietrit în nepăsare. Chiar duioasele drăgălăşenii ale lui Lily mă lasă reci şi, deşi mă îmbrăţişează, parcă aş fi departe, departe. Sorana m-a caracterizat aşa: „Ştii, Dobrane? Eu cred că eşti fricos!..." Poate are dreptate, poate sunt fricos. Nici de aici nu plec mai mulţumit de mine.

8 octombrie. Am sperat că va veni cineva de la Frunzăneşti – sunt aşa de puţine clipele! –, dar nu a venit nimeni. Peste câteva minute,

traversez Domeniile (cartierul) spre Mircea Zorileanu, dar nici Nuţi nu este acasă. Dacă ştiam, veneam de ieri să petrecem puţin împreună cu Stanca. Este sinceră şi degajată şi, la cei 29 de ani ai ei, nu mai este chiar la prima tinereţe. Păcat, ar fi meritat mai mult. Timpul meu este aşa de comprimat... Mă grăbesc pentru Flotilă. Plecăm cu micul pui de *Ju.* Peste oraş, zărim la A.N.E.F., o mare demonstraţie patriotică cu drapele, cu pancarde: comuniştii intră în formă. Cap compas Sibiu, Piteşti, Curtea de Argeş. Singur, sus, în starea asta de somnolenţă, între vis şi realitate, mă simt cu adevărat bine. Iată Negoiul..., Surul..., trecem jos de tot, vrem să batem un record, să vedem sus, pe stâncă petele umede ale apei, acolo de unde încep izvoarele. Spume albe coboară pe povârnişuri. Cum aş lua în pumni puţină apă de aici, de unde se bat munţii în capete! Depăşim crestele, aproape atingându-le. Partea dinspre Transilvania este abruptă şi verde, mai sus decât pe versantul muntean. Frumoasă ţară... păcat că este cotropită!

Acasă, Miki mă primeşte fericită: „Dobrane, ţi-am făcut ceva bun, bun de tot!" („Ceva bun" le ea este o plăcintă de mere, care a devenit proverbială, un cozonac sau altceva de care e încântată). E ceva, dar este mult prea puţin pentru ceea ce aş dori de la viaţă.

9 octombrie. Sunt plictisit. îmi aranjez problemele escadrilei, apoi la singura distracţie cu băieţii din grup [bridge]. Uneori, mă apucă un dor de acţiune de aş muta munţii din loc, iar altă dată, mă stăpâneşte o depresiune groaznică, încât nici nu aş mişca un deget. La ce bun?

Pentru ce? Pentru cine? Pentru cei din ţară? Pentru cei morţi? Uneori, sunt egoist, fac totul numai şi numai pentru mine. 0 ieşire de *Henschel-e.* Se bombardează şi se mitraliază la NV de Turda şi NE de Câmpia Turzii. îmi e penibil uneori să zbor. Nu poate pricepe nimeni, poate doar Mircea, că fac un extraordinar efort. Poate nu înţeleg eu, poate că timpurile cavalerismului au trecut... Unii îşi pot închipui că sunt fricos. Acum, când scriu, analizând, deşi ştiu că este absurd, iarăşi se urcă în mine dorinţa de a nu mă arăta cum nu sunt, iară voi fi în capul zborului, dar nu nemţii, ci ungurii sunt acum de vină.

10 octombrie. încep să se adune nori grei, nu se mai poate zbura, dar vine ordinul Corpului Aerian să ne mutăm. în acelaşi timp, are loc vizita domnului general Ramiro Enescu şi a lui „Pipiţu". Credeam că vor schimba ei ceva..., dar nu s-a întâmplat nimic (este vorba de comanda grupului], şi „Bâzu" este „lucrat" pe undeva, ca ofiţer de rezervă. Plec cu un *Ju 52* la noul teren, un sat la sud de Teiuş, la 14 km N de Alba lulia (Coşlari). Pe o vreme foarte proastă, zburam jos, prin ceaţă. De abia se vede... în fine, găsim terenul. Pe el, un *Yak* defect şi nici ţipenie de om pe întregul câmp. Câteva bordeie sărăcăcioase şi nici satul nu este aproape. De la început, o atmosferă închisă, duşmănoasă. Nimeni nu este de părere să plecăm de la Turnişor. Intervin o mulţime de dificultăţi, dar cine să se gândească la asta?

11-13 octombrie. Blocaţi de ploaie, stăm la

teren. Am mai împins cu câteva zile mutarea. Cei mari turbea-


Titi Tănăsescu

ză. Lucrurile nu prea merg, pentru că nici noul comandant de grup, comandorul Emil Georgescu, numit în locul lui „Bâzu”, nu ia lucrurile în serios. Crede că nu va rămâne şi nu vrea să se implice prea mult. Ieri seară, a căzut Clujul. Se pare că frontul merge bine, în sensul că nemţii se retrag. Ne irită, este plictisitoare şi inutilă prezenţa comandorului Tănăsescu aici, pe teren. Este un om care nu-şi găseşte absolut niciun rost, şi care mai e şi enervant pe deasupra. Sunt mulţumit că, de bine, de rău, mi-am echipat trupa din depozitele acestea de pe aici.

14 octombrie. în fine, nu mai putem tărăgăna lucrurile. Azi, decolăm, însă nu pentru Coşlari, unde lăsasem oameni, nici pentru Luncani, unde se fixase terenul şi unde trimisesem alţii, ci pentru Câmpia Turzii... E bine şi aşa... O să-i culegem de pe unde sunt. Sosim pe seară, ca de obicei. Nu avem maşini, nici mâncare, nici încartiruire... nimic. îl revăd pe „Bursuc” Butnaru, e cu Grupul 2 de 7A7?-uri *80,* venit de pe Mediaş, unde au găsit o minunăţie de vinuri şi de unde regretă teribil că a trebuit să plece. Şi acum e foarte vesel şi nu pare complet treaz. Seara, dormim (este un fel de-a spune) la aerodrom, într-o baracă. Toate ar fi bune, dar nu eram învăţaţi cu mirosul acesta lipicios, de hoit, care te pătrunde şi se infiltrează până în cele mai mici celule. Mirosul

se ridică din stârvurile vitelor şi ale oamenilor, poate, şi umple toate văile. Suntem în ofensivă şi sunt multe stârvuri pe câmp, pentru că, de curând, a trecut pe aici frontul şi nu a fost timp să fie îngropate sau arse.

15 octombrie. 0 însoţire de *Stukas* pe la Sibiu. Mă bucură misiunile acestea într-o zonă pe care nu o cunosc. Văd Transilvania sub aspecte noi. *Stukas-urile* fac prăpăd într-o coloană germană pe care au surprins-o fără ACA, pe valea unei ape. îmi amintesc de Guadalajara, când, în Spania, au surprins într-un defileu două divizii blindate italiene, fără apărare ACA, şi le-au distrus, consacrând astfel începutul aviaţiei de asalt. M-am instalat aici foarte bine, la o familie sătmăreană, Matei, care are o fetiţă – Doina – şi două căprioare, toate trei foarte drăguţe, fine şi prietenoase. în fond, am început să mă acomodez foarte uşor peste tot şi asta este bine.

16 octombrie. însoţire de *Henschel-e.* Frontul a mai progresat puţin (de la Jibău spre Baia, cam 10 km]. Văd coloane slabe germane în retragere. Mă mir că mai sunt şi aşa, cu o întreagă ţară nesigură în spate (Ungaria)..., să lupţi pas cu pas şi, deşi îi compătimesc, îi admir încă pe bieţii nemţi! Coborâm pe valea Someşului, apare Clujul..., iată şi Dejul, ce pare, de sus, un mic orăşel frumos. Iată şi Gherla, şi Apahida – bombardată de noi mai zilele trecute. Clujul în dreapta..., virez peste el pentru Someşeni, care acum este ocupat de sovietici cu Fu/c-uri şi *11-2-* uri. în jurul Clujului, facem turul de onoare şi Horică ţipă la radio: „Clujul, măi, uite Clujul!”... Şi poate că simte ceva în cuvintele acestea, dar pentru mine nu este nimic altceva decât un oraş mare, ce e drept frumos, distrus puţin de război şi încolo nimic. Pentru Horică, vorbeşte însă o întreagă viaţă studenţească

petrecută acolo. Trecem şi peste Turda, unde urmele războiului sunt mai vizibile. Iată şi Câmpina, cu micul hangar negru şi liniştit. Aterizăm uşor, uşor, pe covorul de iarbă. Ce divin este zborul!

18 octombrie. Ieri, nu s-a ridicat ceaţa mai toată ziua. De abia către seară s-a mai risipit puţin, aşa ca să lase /u-ul nostru cel mic să vină cu Miki la Bucureşti. M-am mutat în grabă, ca un hoţ, din casă, pe altă stradă, motivând că este prea mic acolo ca să stau cu „familia”. Către ora 12.00, fac o recunoaştere de itinerariu: Baia Mare, Satu Mare, Jibău, Dej, Gherla, Cluj, Turda. O frumuseţe de misiune executată pe un timp dubios, în razmot. Căderea oraşului Baia Mare este o chestie de ore. Frontul este la sud cam 8 km... Se bat pe gara Satu Lung, o încrucişare de căi ferate spre Satu Mare. în satele peste care zburăm se văd nemţi foarte puţini, unul face prietenos cu mâna. însă când observă culorile avionului, se aruncă, precipitat, pe burtă. Rău s-au păcălit bieţii nemţi dându-ne G-urile!

19 octombrie. însoţire de *Henschel-e.* Este tot vreme proastă, cu ploaie pe alocuri. Turda şi Clujul sunt în ceaţă. La 10 minute după *Henschel-e,* decolăm şi noi. Zburăm jos, prin straturi de pâclă şi nori, spre Zalău. După cap compas, fără să identific nimic pe margini, ies exact pe oraş. Nu mai putem înainta însă din cauza ploii dese în care nu vrem să intrăm. Ne învârtim acolo până ce apar *Henschel-e|e.* Sunt opt la număr şi cred că se bucură când ne văd.

încet, din spate, mă apropii şi fac exerciţii de ochire pe unul dintre ele. Aşa uşor ar fi să apăs şi cel din faţă să sară în ţăndări!... Răbdare, răbdare, las jocul şi mă dau „în lanţuri”, adică le încrucişez în viraje dese cu mari amplitudini în înălţime. Venim acasă fără probleme. Pe teren, două M/?-uri accidentate. Staţia de radio ne avertizează să fim atenţi, pentru că nu prind frânele, iar cauciucurile patinează sanie. Din escadrila mea, locotenentul Guţă aterizează pe Turda cu motorul trepidând şi, din cauza terenului denivelat, capotează, venind prea lung. îl scot din avion şi îl pansează ruşii de pe teren, pentru că este lovit la cap.

20 octombrie. A plouat toată noaptea trecută şi azi toată ziua, şi totuşi se pare că cei târziu mâine, ne vom deplasa pe Cluj (Someşeni). Şi în Ungaria evenimentele se precipită. Miklós Horthy este asediat de nemţi în Budapesta; şi acolo, războiul civil pare că a început. Două corpuri de armată ungureşti înaintează spre Capitală pentru a-l salva pe Horthy şi regimul lui. Ungurii se retrag precipitat de pe teritoriul nostru. Mai avem puţin şi Transilvania de nord-vest va fi eliberată. încep să mă plictisesc cu problemele Escadrilei mele 48 Vânătoare. Poate că, până la urmă, deşi „Bâzu” mă rugase, sus- ţinându-mă, voi renunţa la comandă şi voi accepta să fiu subaltern, atâta timp cât stupidele legi de astăzi nu consideră că pot fi comandant de escadrilă pentru că nu sunt căpitan.

21-22 octombrie. Aceeaşi vreme apăsătoare, cu cer plumburiu şi nori joşi. Ne împărţim timpul între aerodrom şi popotă. Totul este umed, noroiul lipicios, streşinile curg, totul e jilav şi parcă te pătrunde, deşi încă nu este frig. Mă amuz seara, acasă, privind la nurcile domnului Matei, proprietarul la care sunt cartiruit, animale din familia castorilor, ce-mi aduc aminte de „Grey Owl” – Bufniţa cenuşie a indianului din extremul nord canadian. Seara, la popotă, îl întâlnesc pe locotenentul Stan, rezerva de la propagandă. îmi arată cu mândrie un articol. Este vorba de atacul de la Someşeni văzut prin presă. Deşi mă jenez citind..., nu pot spune că nu îmi place, îi mulţumesc şi observ că, pentru presă, încet, încet, devin o

persoană... Amare fumuri ale amăgirilor, mai bine-zis, ale dezamăgirilor.

23 octombrie. Maşinile eşalonului nostru rulant au plecat pentru Someşeni. Este puţină tensiune între comandorul Tănăsescu – comandantul vânătorii

- şi noi, pentru motivul că nu ne lasă să decolăm, dar până la urmă, tot îl convingem şi, pe Ia 05.00, suntem în aer. Cunoaştem drumul şi Clujul ne apare ca un orăşel de basm. Pentru închipuirea fiecăruia, ia proporţii de „Romă” care îşi aşteaptă barbarii. Aerodromul este o ruină, l-au distrus sistematic, nu mai este nimic bun pe el, vorbesc de clădiri. Terenul, după obiceiul lor, l-au arat nemţii, dar de bine, de rău, a fost refăcut de ruşi, în oraş ajungem pe seară. Suntem mulţumiţi să luăm o masă la un restaurant plin cu ruşi (cu care avem şi o ciocnire). Multe s-au mai schimbat în războiul acesta. Casa gazdei mele o găsesc uşor, după adresa dată de ofiţerul cu încartiruirea (Pop?). Este vizavi de Operă, la numărul 18, pe strada Ştefan cel Mare, la un oarecare domn Juga, funcţionar la bancă. Este tipul ardeleanului, a stat sub unguri şi îi bârfeşte grozav. Cred că şi pe noi nu ne va fi vorbit de bine, dar e scuzat, săracul. Ocup un mic apartament mobilat, eu, Miki şi nurcile mele de la domnul Matei din Câmpia Turzii, doi pui foarte drăguţi, care se bălăcesc toată ziua şi care ţin morcovul – sau ce le dau – ca omul, ronţăindu-l până la ultima fărâmă, pe care apoi o aruncă. Mă gândesc că, dacă vor supravieţui, îi vor face mare plăcere Icăi. Păcat că au cozile aşa de urâte, ca de şobolan! Se va gândi la indianul cel bun din nordul îngheţat şi rece al Americii şi va fi fericită să trăiască, pe viu, câteva file de carte.

24-26 octombrie. Nu se zboară pentru că iar plouă întruna, plouă la exasperare. Aerodromul e tot o apă. Sosesc şi M/?-urile *80*

ale „Bursucului” şi *Stukas-urile,* şi *Henschel-ele,* cu toate grămadă aici. Mai bine ne-ar da câteva zile permisie, fiindcă tot nu putem să facem nimic, între timp, au fost întoarse şi reîntoarse propunerile noastre la [Ordinul] „Mihai Viteazul”. Nu sunt un orgolios, dar ar putea a fi o mulţumire care ar compensa multe clipe de nervi şi deprimare. Totuşi, să nu fie prea târziu!... „Bâzu” ne susţine pe mine şi pe Rozariu, dar e mare lupta de culise la Bucureşti.

A trecut încet, aproape pe nesimţite, şi Sf. Dumitru, dar un lucru e sigur: la ora actuală, niciun colţ de pământ românesc nu mai este la unguri, întreaga Transilvanie este dezrobită.

27-30 octombrie. Nu la fel de nebăgate în seamă au trecut însă şi zilele acestea. Mi-a venit de la ministrul Ermil Gheorghiu o patalama în care îmi acordă (ce drăguţ!) 30 de zile de arest, ridicarea dreptului de personal navigant pe patru luni, înlocuirea din comanda escadrilei şi trimiterea imediat la bază, pentru accidentul nefericit întâmplat la 13 septembrie 1944. într-un cuvânt, întregii lauri ai gloriei pentru munca şi devotamentul închinate patriei în actuala campanie sunt astfel răsplătite. Pe bună dreptate că merit toate acestea, şi le merit pentru că mă zbat să realizez ceva pentru armă şi pentru om, în general. Stau în cumpănă şi nu ştiu ce să fac: să abandonez, să lupt contra tuturo?... Ştiu că toţi care mă cunosc mă vor ajuta în a mă susţine, în frunte cu „Bâzu”, dar la ce bun toată zbaterea aceasta? Dar, de gura altora şi la insistenţa lui „Bâzu”, dau drumul următorului raport:

Cu privire la accidentul din 13.09.44, am onoarea a vă raporta următoarele: Grupul 9 Vânătoare, în urma recunoaşterii pe care subsemnatul am efectuat-o din ordinul Flotilei, cu un avion Mel08 Taifun, *pe terenul Tur- nişor-Sibiu, s-a deplasat pe acest teren în zorii zilei de 8 septembrie a.c. Dispuneam pentru transporturile de imediată necesitate numai de cele două avioane de legătură ale Grupului, un* Fw 58 *şi un* Ju-34, *ambele capturate de la germani.*

încă de a doua zi, am primit de la Corpul Aerian Român, în subordinea căruia intrasem, misiuni de însoţire a bombardierelor şi a asaltului nostru, misiuni în sprijinul slabelor forţe terestre care asigurau menţinerea frontu-lui, făcând posibilă intrarea în poziţii a grosului trupelor sovietice care se găseau în concentrare către front. Astfel, prin propriile noastre mijloace, având o singură maşină camion dată de Corpul Aerian, într-un timp când nu se putea da mai mult, alimentând cu mâna avioanele, am asigurat în spiritul Grupului 9 Vânătoare toate cerinţele, executând totalitatea misiunilor ordonate. Situaţia era de aşa natură încât ni se cereau intervenţii în diverse sectoare, de multe ori aproape de limita de benzină. De exemplu, însoţirile de Stukas, *pe care le executam între Turnu Severin şi Arad. Faţă de această situaţie, în numeroase rânduri, pilo- ţii care asigurau aceste misiuni nu au mai putut să se întoarcă la baza lor, Turnişor, aterizând în limită, pe terenul de la Balomir. Un asemenea caz s-a întâmplat în ziua de 11 septembrie, când opt avioane din Grup au rămas blocate pe acel teren din cauza*

timpului nefavorabil şi al terenului Turnişor, care se desfunda uşor după orice ploaie, urmând a se executa de acolo misiunile ordonate. Legăturile telefonice nu funcţionau pentru că firele erau tăiate şi folosite de coloanele sovietice în cantonare pe tot lungul şoselei. Mijloace auto nu existau pentru că, repet, Grupul nu poseda decât camionul acordat de Corpul Aerian. Deci rămâneau cele două avioane de legătură, Fw 58 *şi Ju-ul* 34.

Cu avionul Ju 34 *s-a continuat transportul de materiale necesare funcţionării imediate a grupului, iar cu avionul* Fw 58 *s-a menţinut legătura cu terenul Balomir. în aceste condiţii, Corpul Aerian, care era solicitat de însăşi situaţia terestră afrontului la misiuni, a ordonat să ne deplasăm pe Balomir.*

La ordinul comandantului de grup, căpitanul av. Toma Lucian, subsemnatul am pornit avionul Fw 58 *şi avându-l pe dânsul ca pasager, împreună cu mecanicul avionului, am încercat să decolez pentru a recunoaşte atât noul teren, cât şi posibilităţile de cartiruire şi hrănire a trupei şi personalului grupului.*

Am reuşit să decolez greu, prinzând o fâşie bună de teren, dar am decolat totuşi după un rulaj penibil, la care d-l comandant de grup a asistat. La Balomir, terenul era foarte bun şi, deşi timpul era defavorabil, permitea totuşi cu puţin risc executarea misiunilor.

Cei 8 piloţi blocaţi acolo au raportat comandantului de grup că de 2 zile dorm în avioane şi prin hangare, că nu au nimic la ei (haine sau rufe de schimb}, că nu au unde mânca şi l-au rugat să-i înlocuiască cu alţi piloţi,

ceea ce dânsul a aprobat. Singurul mijloc de locomoţie rămânea tot avionul Fw 58. *întors la Turnişor către orele 16.00, primesc din nou ordin de decolare, având la bord piloţi de schimb şi urmând a mai face încă o cursă pentru completarea lor. După cum reiese din declaraţia It. mec. Ţigana Serghie, anexată în copie, am atras atenţia d-lui c-dant de grup asupra stării terenului, totuşi am primit ordin de decolare. Faţă de această situaţie, m-am urcat în avion şi luând terenul de la capăt am încercat să decolez. Prinzând însă o fâşie mai proastă de teren, nu am reuşit să-l dezlipesc, decât către capătul de vest al terenului, capăt care avea obstacole. Am insistat pentru decolare, deoarece era o vale în marginea terenului care îmi permitea să mă înfund fără risc. Ferind însă un avion* IAR 38 ce *era chiar pe marginea pistei, am prins cu extremitatea unuia din planuri un obstacol (vârful unei clăi de paie}, lovitură care m-a angajat din aer, prăbuşindu-mă în valea ce se deschidea într-o lizieră de pomi. Nenorocirea a făcut ca acolo să fie instalat unul dintre corturile Escadrilei 12 Observaţie, în care se găseau mai multe persoane străine, pricinuind moartea a două şi rănirea altor şapte.*

Din cele relatate mai sus reies două lucruri:

1. Că cineva trebuia să decoleze atunci, decolare impusă de situaţia grupului.

2. Că dacă s-a decolat, s-a decolat din ordin.

La primul punct răspund: Am decolat eu pentru că cele 470 de ore de zbor executate pe avioane de vânătoare, dintre care 315 pe avionul Me 109 G6, *fără nici un accident din greşală de pilotaj, plus faptul că dintre toţi piloţii prezenţi la grup, numai eu şi It. Gavriliu Vasile zburasem pe acest tip de avion în repetate rânduri, deci îmi dădeau dreptul la aceasta.*

La punctul doi răspund că, după cum nu am refuzat nici una din cele 269 misiuni la inamic, acceptând 74 de lupte aeriene, n-am refuzat-o nici pe aceasta, care era în condiţiile date poate mai grea decât celelalte.

Nenorocirea a făcut ca să nu o pot duce la îndeplinire. Sunt vinovat! în ce măsură... voi suporta consecinţele.

Am luat cunoştinţă de Ordinul Statului Major, Secţia U-a, nr. 34 315/D şi înţeleg să-l execut întocmai.

Totuşi... am onoare a vă ruga să binevoiţi a interveni locului în drept, pentru a mi se aproba să zbor mai departe în cadrul aceluiaşi grup, de care mă leagă clipe şi fapte peste care nu se poate trece.

ss./Lt. av. Dobran Ion

La fila 367, din acelaşi dosar, cu nr. 5013/1 noiembrie 1944, Grupul 9 Vânătoare către Comandamentul Aviaţiei de Vânătoare:

Din cercetările făcute de subsemnatul (cpt. av. rez. Cantacuzino C.) şi din procesul-verbal asupra accidentului, reiese că Grupul, având absolută nevoie de executarea acelei misiuni de transport, misiune care a fost ordonată de cpt. av. Toma Lucian, comandantul Grupului, care

cunoştea situaţia terenului, iar sarcina executării a revenit It. av. Dobran Ion, dat fiind tocmai dificultatea şi riscurile ce le prezenta.

într-adevăr, It. av. Dobran Ion are 470 ore de zbor, 269 misiuni la inamic, 74 lupte aeriene, 8 victorii sigure, 2 probabile, precum şi una victorie la sol, fără a fi rupt

nici un avion din greşală de pilotaj. A fost însă de multe ori doborât de inamic.

A fost totdeauna exemplu în Grup, atât în luptele aeriene cât şi ca militar. Chiar dacă, considerându-se nenorocirea produsă de accidentul avionului pilotat de lt. av. Dobran Ion, s-ar reţine necesitatea de a pedepsi ofiţerul, rog a interveni ca această pedeapsă să fie de aşa natură încât să nu dăuneze Grupului prin pierderea de la zbor a unui pilot şi comandant de escadrilă de talia susnumitului ofiţer. Cu atât mai mult cu cât lipsa de piloţi experimentaţi pe avionul Me 109 G6, *pentru completarea Grupului, se face din ce în ce mai resimţită.*

ss./ComandantuI Grupului 9 Vânătoare, cpt. rez. C-tin Cantacuzino

Fila 367... Intervenţia Corpului Aerian Român cu nr. 592/3.XL44, către Statul Major al Aerului, personal la domnul general comandant Ramiro Enescu:

Cercetând personal cazul, am constatat că ofiţerul este un foarte bun pilot de vânătoare şi Comandant de Escadrilă. în Grupul 9 Vânătoare, lt. av. Dobran Ion este considerat printre cei mai valoroşi luptători aerieni! [...] Să se ridice suspendarea de la zbor şi să rămână în fruntea Escadrilei 48 Vânătoare.

ss./Comandantul Corpului Aerian, General Emanoil lonescu[104]

---

104 Am intrat în posesia propriului meu raport (şi a celorlalte documente) în mod întâmplător, cu patruzeci şi opt de ani mai târziu; o cunoştinţă, care îmi cerea date despre „Bâzu” Cantacuzino, trimiţându-mi o copie a acestuia *[n.I.D., 1997).*

2 noiembrie. Azi, se anunţă vizita şefului de statmajor al Aviaţiei, generalul Ramiro Enescu. într-adevăr, pe la 11.00, vine acelaşi bătrân simpatic cu figura de bonom şi ne întreabă de greutăţi, de nevoi etc. Ajuns la mine, se opreşte şi îmi spune că are să stea de vorbă la urmă. După ce termină treaba, mă cheamă deoparte şi ascultă puţin cam absent chestiunea..., apoi, îmi spune: „Să faci dumneata un raport-memoriu şi se vor aranja lucrurile!”

„Pipiţu”, prietenos şi simpatic, mă bate prieteneşte pe umăr, zâmbind împăciuitor, în semn că se va aranja problema asta neplăcută. în fond, este foarte bine şi aşa!

în altă ordine de idei..., cei patru muşchetari – Şen- chea, Galea, Pop şi eu – ne pregătim de iarnă: schiuri, legături, unsori, cartuşe de vânătoare. „Osca” vrea să se însoare, de data asta cu Lia, şi compune scrisoarea de cerere în căsătorie.

3 noiembrie. Azi, urma să ne deplasăm la Satu Mare, dar timpul şi faptul că nu ne-au venit maşinile ne ţin pe loc. Muşchetarii se adună la mine, la un rummy, cu mirajul prăjiturilor făcute de Miki... N-au noroc însă... în lipsă, mai fusese o vizită şi farfuria era goală. „Osca” cred că a fost decepţionat chiar de două ori, căci azi nu l-a găsit pe popa din Cugir care trebuia să-i ducă Liei drept cadou volumele *Fântâna* şi *Le Beau Fersen* împreună cu celebra cerere! Credem că are ceva deranjat la cap, săracul! Şi „Bursucu” (locotenentul Gh. Butnaru] mă vizitează în pripă, ca să mă invite la el, la baiaram... Refuz însă şi mă tentează cu un radio cu pick-up, dintre cele

multe strânse de la populaţie.

Răsfoiesc ziarele... 0 luptă de câini se duce între partide... Din ce în ce se vede imprimarea nuanţei comuniste, care pătrunde peste tot. Dacă mi-aş da demisia şi m-aş apuca de politică?

7 noiembrie. Trec zilele şi nu aduc nicio schimbare. Nu ne mai deplasăm la Satu Mare după ce trei sferturi din Grup a fost dus acolo, ci în Ungaria, într-un sat

de lângă Tisa, în plină pustă! Dar când?... Nici asta nu se ştie. Până atunci, trăim în provizorat, făcându-ne planuri pentru ce va urma. în ţară, frământări... Petru Groza a fost numit preşedinte al guvernului. Ermil Gheorghiu, cel cu pedeapsa, a zburat; în locul lui, ministru este Vasiliu-Răş- canu, de la care nu prea aveam de câştigat mare lucru.

Afară este toamnă..., o toamnă liniştită, dar întunecată. în atmosfera calmă, cu cerul de plumb, fumurile se ridică întocmai jertfelor primite... drept în sus!

Privesc pe geam; în faţă, o clădire „gen telefoane” pe care flutură un imens drapel roşu! Ce timpuri, Doamne!

8 noiembrie. Ziua Regelui! Nu este sărbătorită în oraşul acesta străin de nimeni. Faţă de marile manifestaţii de ieri, făcute pentru sărbătorirea a 27 de ani de soviet, ziua de azi trece ca oricare alta. Noi jucăm bridge, la aerodrom, aşteptând un ordin care nu mai vrea să sosească. Cade Nowotny cu *Me 262-,* 250 de victorii.

9 noiembrie. Plec cu căpitanul Eftimopol pentru Satu Mare, cu misiunea indirectă de a-l căuta pe Lucian Toma. Zgribulit, în faţă, în postul secund de pilotaj, cu gulerul ridicat la manta, cu urechile capelei lăsate în jos, trebuie că arăt foarte jalnic pentru cei câţiva privitori care asistă la plecare. E foarte frig şi norii foarte joşi lasă să treacă o lumină cernită, ca între zi şi noapte, deşi este abia ora 11.00. în fine, decolăm! Este curent în faţă şi încep să tremur

de-a binelea. Totuşi, sunt absorbit de peisajul peste care trecem. Peste tot, lumânările Domnului – copacii – îşi leapădă frunzele. Coboară în suflet o tristeţe, dar nu dureroasă, un sentiment negativ, deşi plăcut, într-un loc începe să plouă. Picăturile mari trec pe lângă noi în fugă şi nu pot scoate capul afară, pe lângă parbriz, pentru că acele lor mă izbesc în faţă ca un sfârc de bici! Mergem aproape inconştient, nu avem busolă, soarele

nu se vede, am pierdut orientarea... Am însă încredere în Eftimopol, care are busola la postul de pilotaj din spate. La un moment dat, îl văd că se învârte, îmi dau seama că nu ştie exact unde suntem, dar orgoliul nu-l lasă să întrebe. încep să mă uit cam pe unde suntem. Greu să te orientezi peste munţişorii ăştia care seamănă grozav unii cu alţii! Zăresc în stânga un orăşel de abia estompat prin ploaie şi vânt. Mă întorc şi fac un semn, să mergem într- acolo. Sosiţi deasupra, mă lămuresc... Să fie Dejul? Dacă este Dejul, unde să fie Zalăul?... Dar, până ne lămurim, e tot Zalăul. Trecem peste Cărei, apoi ne abatem spre Satu Mare, fericiţi că am nimerit prin vremea aceasta infectă. Pe terenul mare, de acolo, găsim un hangar ciuruit şi câteva avione arse, încolo nimic. Dăm de Serghie Ţi- ganu – locotenentul nostru mecanic, care fusese trimis mai dinainte – şi ne lămurim repede în problemele de serviciu, apoi, cu şenileta, în oraş... E tare distrus, parcă mai rău decât Clujul. Nici un geam nu este întreg pe la case. Ţiganu ne conduce într-un cartier drăguţ, de vile, mai la margine, la un camarad de la *Stukas* cazat la nişte unguri. Marea majoritate a populaţiei maghiare se poartă foarte bine cu noi şi, în general, cu românii, pe care de departe îi preferă faţă de ruşi (care i-au îngrozit). O masă plăcută, cu cele două fete ale gazdei, apoi, drumul întoarcerii, cu o damigeană de vin în braţe, dăruită de gazde. Damigeana ne ridică moralul şi face priveliştea exterioară mai frumoasă. Trecem minunata culme a Făgetului, apoi munţii Crasnei, din cotul Someşului de la Jibău, pe râul Almaşului... Splendid se învaţă

geografia din avion! Minunată este ţara noastră, care ne dezvăluie atâtea şi atâtea frumuseţi!

10 noiembrie. Adunarea muşchetarilor la mine acasă! Discutăm politică, băieţii mă iau peste picior pentru că ieri, pe la 14.30, la radio, s-a vorbit despre „ultima

misiune a căpitanului Torna Lucian” şi, indirect, despre mine. De n-ar fi auzit şi cei de acasă, ca să-şi facă din nou griji! Doar le-am spus, ca să-i linişteşc, că nu prea mai zbor. în altă ordine de idei, de la „Bâzu” sau din altă parte, mai toţi suntem tentaţi să facem campania din Filipi- ne, dacă aeronautica americană este dispusă să ne primească sub vreo formă oarecare. Nu de alta, dar condiţiile ce se oferă nu par a fi proaste deloc. în primul rând, cetăţenia americană, care îţi dă drepturi cu totul altele şi, faptul principal, că vezi lumea şi riscul, beţia asta a noastră care te furnică şi nu te lasă să stai pe loc. Dar imensitatea Oceanului, motoarele care oricum te mai pot lăsa şi rechinii de care nu mai poţi scăpa!... Atâtea şi atâtea tentaţii... Vânător în Filipine contra Zero-urilor japoneze!

14 noiembrie. Astăzi, părăsim Clujul. Cu greu o hotărăsc pe Miki să mă părăsească şi să plece la Bucureşti, şi zic „cu greu” pentru că nu mă pot hotărî, am impresia că pentru mine este un rău necesar. Mai bine să terminăm! Decolăm către ora 15.00 de pe Someşeni pentru noul teren... De data asta, în afara graniţei de vest. Părăsesc fără pic de regret Clujul. Oraşul ăsta nu mi-a făcut nicio impresie favorabilă. în capul celor nouă avioane pe care le comand, şerpuim spre Oradea. Nu zburăm prea sus şi serpentinele şoselei trec pe sub noi când într-o parte, când în cealaltă. Pe lângă Apuseni, locuri prăpăstioase, mai ales după Huedin. Nu prea ar fi bine dacă ne-ar lăsa pe vreunul motorul. Trecem şi de Oradea şi, pe nesimţite, trecem şi

vechea graniţă către un oraş mai mare, Püspökladány, apoi spre vest, încă câteva orăşele şi iată şi satul nostru, Túrkeve. Găsesc aerodromul uşor şi aterizăm cu toţii în bune condiţii. E frig, începe să plouă uşor şi, aici, nimeni şi nimic bun nu ne aşteaptă!

15-19 noiembrie. Zile grele de timp... de suflet. Nu zbor pentru că nu a venit încă un rezultat pozitiv de la minister, totuşi stau alături de camarazi toată ziua, în- ghesuiţi într-un bordei. Se ivesc dificultăţi extraordinare în fiecare zi, dar, cu multă bunăvoinţă, le facem faţă la toate. Să împingi butoaie grele de benzină peste un kilometru pe frig, cu picioarele ude, prin noroi, pentru a alimenta avioanele, din lipsă de maşini, nu este o treabă de pilot, dar am făcut-o fără vorbă! Ne sâcâie grozav Flotila prin Titi Tănăsescu – pe care ni l-a trântit în cap – cu fel de fel de nimicuri şi de prostii! Le răbdăm... Dar până când, oare? Mi-a venit şi de la Curtea Marţială o chestie, pentru accidentul din 13... Se vede că am de ispăşit, nu glumă. Neagoe, plecat cu 80-urile lui, nu s-a mai întors... Doborât?... Rătăcit? Nu ştie nimeni nimic şi nici nu se va şti curând în situaţia asta tulbure şi fără transmisiuni! Stuktzs-urile au fost găurite de Lcz-uri, două chiar doborâte etc. Tablouri fugare de pe front!

21 noiembrie. în plină pustă maghiară... întinderi mari şi goale de teren... Din loc în loc perdele, de salcâmi. Plec pe câmpuri; sunt supărat pentru moartea neaşteptată a „fetiţei”, aşa mă ataşasem de vidrele mele, încât faptul că a murit fata m-a durut întocmai ca pierderea unui prieten bun şi mi-am luat câmpii cu dorinţă de a fi departe de oameni. Printre căpiţe de coceni, pe arături, pe mirişti, paşii calcă grei, fără o finalitate. Din când în când, sare câte un iepure şi, de departe, trag cu arma de vânătoare fără convingere. Iată un stol de potârnichi!... Un foc, şi una pică glonţ, întrerupându-şi zborul

vioi; o găsesc cu aripa frântă! Se zbate încă, nu este moartă. Peste ruginiul penelor se aşează rubiniul sângelui... Nu se vaită şi, peste ochii de mărgean ai sălbăticiunii se aşterne, grea, perdeaua morţii, globurile mici se tulbură, apoi încet le acoperă pleoapele şi gâtul se frânge domol. Fără zbateri, potârnichea moare. Toată bucuria vânatului se spulberă... De ce nu a murit de la început?

Mi-a scris Miki. Se mută la mine. Sorana a avut în parte dreptate, mi-e frică... Dar am de ce, pentru că sunt prea bun, prea cumsecade şi oamenii profită! în altă ordine de idei, poate starea sufletească, poate altceva mă face nervos, încărcat ca un condensator. Am multe ieşiri pe care le regret şi în care termin cu rugămintea: „Fe- reşte-mă, Doamne, de prieteni, că de duşmani mă feresc singur!”

22 noiembrie. Iar am luat-o razna, de data aceasta cu „Osca”, peste câmpuri! Turbez de necaz că nu am încă dreptul să zbor... Oare, câtva mai ţine suspendarea? Din nou iepuri, foarte mulţi iepuri cu care îmbunătăţim mâncarea de la popotă în locul cărnii de porc, fără sare, de care ne-am săturat până peste cap. Către ora 13.00, băieţii pleacă în misiune: 19 avioane în protecţie de *Stukas,* de *Savoia,* de *Ju 88* şi vânătoare liberă peste Dunăre, la un teren german lângă Székesfehérvár.

25 noiembrie. Tot Túrkeve, un prăpădit orăşel în stepă. Nu facem nimic şi profităm de şedere ca să ne mâncăm unii pe alţii. Stăm rău cu Tănăsescu, comandantul aviaţiei de

vânătoare, care are şi nu are dreptate. Cred că este bucuros să discrediteze Grupul 9, pentru că este de la Flotila 2. Ieri, a plecat Galea la Bucureşti şi trebuie să vină azi cu *Taifun-vX,* cu Georgescu, înlocuitorul lui „Bâzu” la comandă! Parcă s-a săturat şi „Bâzu” de atâtea şicane şi mizerii care l-au făcut să abandoneze lupta pentru comanda Grupului (pentru că a fost, într-adevăr, o luptă). De altfel, părerea mea intimă este că va veni o vreme în care, ajunşi la răspântie, ne vom întreba de ce oare ne-am zbătut atâta, în mod zadarnic? Vom sta cu nedumeriri în suflet, de ce oare am făcut aşa şi nu altfel, dar mai bine să las gândurile şi să trăiesc aşa cuu am spus mai demult, în prezent şi numai în prezent, fără preocupări cu bătaie lungă!

Iar batem câmpurile, dar după ploaia de ieri, nu mai cade nimic... Un biet iepure şi-a găsit să sară din nişte tufe de scaieţi şi a plătit cu viaţa îndrăzneala (sau teama?). Dacă nu mişca, scăpa! Uneori, ajung la concluzia că e mai bine să trăieşti în anonimat, fără să te agiţi şi fără să te cunoască nimeni.

1 decembrie. Pusta asta în care paşii te poartă la nesfârşit!... Cerul este plumburiu, apăsător, gândurile zboară departe, fără ţintă... cineva a pomenit de Braşov. Şi mi-am adus aminte de Cocuţa Burada... Tare aş vrea să o văd pe fata asta care mă înfrunta, privindu-mă drept în ochi, şi îmi spunea: „Vreau sufletul tău!” şi căreia îi spuneam ce gândesc, intrigând-o! Fumul amăgirilor peste ceeea ce se chema viaţă, războiul ne-a făcut să trăim dens, comprimând timpul. Pe vremea asta, Tâmpa trebuie să fie

albă... De undeva va fulgui şi, în sclipiri albe, se vor aşterne pe jos diamante, iar o fată blondă, ghemuită în ea însăşi, înfrigurată, va privi pe gânduri florile de gheaţă aşternute pe geam... Gânduri, gânduri, gânduri... monotone, obsedante, ca picăturile unei ploi de toamnă târzie...

6 decembrie. Am predat comanda escadrilei. Ulterior, voi lămuri situaţia complet, oricum trupa are două rânduri de efecte şi nimic pe inventar, prea am trecut prin multe bombardamente. Necesităţile de ordin „stagiu de front” impun ca alţii mai indicaţi sau mai puţin indicaţi să treacă Ia comandă. Este o comandă de care, în- tr-un fel scap, dar care, în acelaşi timp, îmi aduce şi o oarecare stare de amărăciune în suflet. Vorbeşte un întreg trecut plin, dens, trăit din plin împreună! Mă pregătesc să plec în ţară (vor urma la comandă Greceanu şi mai târziu Micu) şi am timp să citesc *La Medeleni...* Câtă uşurare, câtă frăgezime se ridică din paginile acestea... Poate că nici Teodoreanu, când le-a scris, nu a bănuit! Ieri, a plecat şi „Bâzu” la Bucureşti. Nu mai poate rămâne la comandă, ceea ce scriam pe 30 septembrie s-a adeverit. Rămâne Georgescu, care azi este pus în drepturi ofical (pentru a câta oară s-au schimbată comenzile?].

14 decembrie. Blocaţi pe acelaşi teren infect. De ieri s-au încercat deplasări pentru lucru la Kunmadaras. Este ceva nemaipomenit. Acolo nu este aerodrom, ci doar o pistă betonată, îngustă, cu o linie de vagonete pe o margine şi arătură pe cealaltă. Cu toată

experienţa de ieri, presat de ruşi, Corpul Aerian nu e lămurit... Din 7 avioane trimise, 3 sunt bune şi 4 rupte. De dimineaţă, „Bâzu” – care este iar comandant, cu ordin de la Bucureşti – cere încă doi piloţi pentru Kunmadaras. Linişte, nu se oferă nimeni!... Tăcerea devine penibilă şi iarăşi, ca de atâtea ori, ceva vorbeşte în mine: „Eu, domnule căpitan!” „Dar, Dobran, dumneata n-ai mai zburat de mult!” „încerc, domnule căpitan.” Greceanu este numit mai dinainte şi, în fine, se mai oferă un locotenent tânăr, Ştefan Ciutac, şi cum trebuie numai o patrulă, ceilalţi răsuflă uşuraţi. Gata, plec după bagaje în sat. Către ora 3.00, decolăm... O decolare bună într-un teren infect... Trec peste orăşel, ca să mă vadă Şenchea că am reuşit să mă dezlipesc (Mălăcescu, decolat în limită în altă misiune, este aproape întors pe dos), apoi întins la Kunmadaras. De sus este deprimant; o fâşie mică de beton în mijlocul unei arături, cu avioane rupte trase pe margine şi cu urme rotunde de cratere de bombe, umplute din loc în loc... Nimic încurajator. Văd că Greceanu se codeşte să aterizeze, totuşi nu i-o iau înainte; vine pe pantă frumos, îl aşterne apoi, după 80-100 de metri, îl rupe drept în mijlocul pistei, prinzând cu roata o umplutură cu nisip care masca craterul unei bombe. Văd cum cei de jos trag rachete şi îmi fac semn să plec înapoi, la Túrkeve, la Oradea sau la Kecskemét. Cumpănesc riscurile unei aterizări pe pista interzisă cu vânt din coadă şi cu un avion rupt în faţă şi, deşi nu am mare lucru de câştigat, aleg încercarea. Simt cum pătrunde în mine liniştea aceea mare, de dinaintea unei clipe grele, sunt lucid şi de un calm extrem. Vin uşor pe pantă cu

viteză mică... fantele de la bordul de atac joacă şi, cu 135 km/oră, îl aştern uşor. Avionul sare, îl repun, simt cum vrea să mă fure, îl ţin din palonier şi din frâne. La un moment dat, pare că totul este inutil, amplitudinile sunt prea mari, mă încordez cu toată forţa şi reuşesc să-l opresc cu bine, spre disperarea celor de jos, care îl văd şi pe Ciutac, antrenat şi el pe aceeaşi pantă, stimulat de reuşita mea! Vine şi el, îl aşterne şi îl dă în plan din cauza vântului de coadă, dar în general nu păţeşte nimic. „Bâzu" îmi strânge mâna. Văd că este emoţionat. Poate să pară că e un lucru de nimic, dar în condiţiile de aici, aterizarea este o victorie.

Nu se mai poate pleca în misiune pentru că este târziu; rămâne numai atât pentru ziua de azi. în oraş, aceiaşi situaţie! Majoritatea oamenilor au fugit; case frumos mobilate sunt goale, nepopulate şi, în parte, devastate, lucruri fără stăpân câte vrei. Ne înjghebăm o popotă şi cantonăm la nişte unguri care ne preferă pe noi, românii (înainte trecuseră ruşii), şi totul este în regulă. încă o zi de front trece în amintire.

15 decembrie. Nouă zile şi vine Crăciunul! E ceaţă... în jurul unui foc haiducesc, împreună cu Lăzărică, Pitigrili[105] şi ceilalţi camarazi de la asalt, în capul pistei „rele", stăm de vorbă... glume, păţănii. Cele două grupuri au intrat împreună pe front. Uiţi că în faţă te frige dogoarea focului şi că în spate ţi-e frig... Cerul e de plumb, probabil că va ninge în curând. Către ora 12.00, vine comandorul Titi Tănăsescu cu

105 Pe numele real Petre Stoianovici, locotenent de aviaţie.

Taifun-ul şi pleacă cu mine spre Miskolc. Cum era de aşteptat, nu am putut trece Tisa din cauza ceţii compacte şi a trebuit să ne întoarcem din drum. Nu-l pot suferi pe omul acesta care a făcut raport că nu-şi poate angaja conştiinţa semnând propunerile noastre la Ordinul „Mihai Viteazul" pentru că nu ne cunoaşte, în timp ce ne cere, fără ca dânsul să rişte nimic, să ne angajăm viaţa, riscând totul pentru nimic! Dar, în fine, ce să mai comentăm, alţii sunt mai în măsură să realizeze o scenă de la Nikopol, când, din cauza noroiului, nu se putea merge cu maşina decât pe terasamentul căii ferate, din traversă în traversă... Erau cu toţii patru, cu Titi la volan, când, stricându-se maşina, cei din spate au trecut la împins... Cu greu au pornit, dar Titi, de teamă să nu se oprească motorul, n-a mai oprit să-i ia şi pe ceilalţi, care au început să strige disperaţi: „Domnule comandor Tănăsescu!... Tănăsescu!... Titi!... Titi, f...e-n c..., pe noi cui ne laşi?" Titi a oprit, totuşi, într-un târziu, dar mult, mult mai departe! Ce să mai comentăm?

16 decembrie. Schimbăm formule de politeţe cu gazda noastră: „Jo estet kivanok, a la solgaio... ioitokat"[106], şi se pleacă adânc moşul, cu căciula scoasă de pe cap... Poate că şi la ei vorbesc anii de slugărie! Sunt bine dispus, dar perspectiva de a petrece sărbătorile pe aici nu prea mă încântă iniţial... Totuşi, fiind cel mai mare în grad Ia Kunmadaras, nu o duc prost. Ne ţinem de şotii pentru că nu se zboară! Am fost la

---

106 Intraductibil, cel mai probabil bătrânul spunea că este în căutarea a ceva, a unui teren, eventual.

frizerie, să-l tundem pe „Reaza”, şi după ce am reuşit să-l radem şi pe Serghie Ţiganu, am vrut să radem şi iepurele vânat de el. Frize- riţa – în Ungaria am văzut pentru prima oară frizeriţe, ceea ce la noi nu se pomeneau! – râde să moară. Mergem totuşi la teren şi „găvărim” de una, de alta, cu amicii ruşi, veniţi pentru Ya/c-ul pe care l-au rupt aseară, la aterizare. Comandamentul lor nu a vrut să creadă că sunt condiţii grele şi, încercând, s-au convins!

18 decembrie. La popotă, organizăm un bairam cu ţiganii unguri, care sunt în formă, ca de altfel şi fetele, frumoase şi îndrăzneţe... Erjebet în spectacol este o poemă... acum îmi dau seama de ce reuşesc ungurii în politică: folosesc multe femei frumoase. Un ţigan cu vioara se apropie discret şi începe să-mi cânte o romanţă la modă – *Szomorú vasárnap,* în româneşte *Trista duminică* o melodie tristă, tristă şii care a declanşat mai târziu un val de sinucideri... Eu sunt aşa de fericit, că îmi vine să râd în hohote, dar vestea de ultimă oră, că plecăm mâine, nu mă mai încântă... Cât de repede se răstoarnă toate stările sufleteşti!

19 decembrie. Către ora 12.00, se mai răreşte ceaţa şi se ordonă o misiune. însoţire de *Henschel-e* în sectorul Lucenec, la graniţa vestică între Ungaria şi Cehoslovacia. Atrag atenţia că vremea este foarte proastă, dar, presaţi de evenimente, se ordonă executarea zborului. De pe fâşia de pistă de pe care trebuia să decolăm, plecăm trei avioane; al patrulea nu a mai reuşit. Spre Miskolc, o vreme mizerabilă, ceaţă dublată de o pâclă joasă, dar reuşim să

găsim *Henschel-e|e* cu care plecăm spre sector. Totul decurge normal, cu foc de ACA la obiectiv, cu tatonări de orientare, dar ne înapoiem cu bine. Pe marginea Miskolcului începe un val compact de ceaţă. Ne angajăm pe deasupra, în speranţa că vom găsi vreo spărtură. Este o mare albă de vidă prin care nu se vede absolut nimic jos. Nu are mai mult de 400 de metri grosime, dar este compactă, şi mergem, şi mergem, şi nu se limpezeşte deloc. Ne hotărâm să ne întoarcem şi să încercăm să aterizăm pe terenul cel nou, pe care trebuie să ne deplasăm zilele acestea, la vest de Miskolc, în cotul râului Sajo, care îl înconjoară pe două părţi. Virăm 180 de grade şi prindem terenul în extrem, la limită de benzină, bâjbâind prin ceaţă şi reuşind să aterizăm pe rând, fără să-l vedem pe cel din faţă care, degajând la dreapta rapid, lăsa locul celui din spate... Un adevărat succes pentru Grupul 9 Vânătoare!... Dintre *Henschel-e,* patru au ajuns la Kunmadaras şi două au aterizat forţat pe terenuri necunoascute. E o minune că nu au fost accidente grave! Peste o oră, încerc să trec cu Titi Tănăsescu spre Kunmadaras şi, după 30 de minute, spargem plafonul printr-o crăpătură difuză de nor, dar nu la Kunmadaras, ci la Túrkeve. Aici am picat în zarvă... Băieţii sunt îngrijoraţi cu mutarea, dar nimeni nu are timp să-i asculte. Către ora 17.00, încercăm din nou să pătrundem la noua pistă, dar este imposibil, aşa că Titi nu mai insistă; ne resemnăm pentru că ne dăm seama că este o aventură!

20 decembrie. Blestematul de plafon este tot scăzut, dar ne ducem la teren pentru a încerca să plecăm. Aici, nu avem niciun rost, şi

de abia aştept să o văd pe Erjebet. Grupul decolează în însoţire de *Savoia* şi de *Ju-* uri *88,* urmând, cu această ocazie, să facă şi deplasarea spre Miskolc. Mă îndoiesc că vor ajunge toţi cu bine, căci vremea este prea rea. Decolăm şi noi cu *Taifun-u* şi răzbim la Kunmadaras. Găsesc motiv că „1 albastru" – avionul meu, al cărui tun explodase într-o misiune cu „Bâzu" (fără urmări) – nu este gata, şi mai rămân o noapte aici! O noapte frumoasă, cu vin, femei şi cântec... Cum ar spune nemţii, „prima".

21 decembrie. Către 11.00, decolez cu „1 albastru" revizuit. Fac câteva tururi şi Miskolcul mă cheamă... Orientarea nu e grea şi după ceas şi busolă ies exact pe noul teren. îmi amintesc cu ani în urmă, la o oră de religie, cum părintele îl întreabă pe Goe Dobrescu (recunoaştere îndepărtată), unde s-a născut Andrei Baronn de Sa- gguna[107]... Goe se uita în tavan, aşteptând şoapta salvatoare şi, printre buze, îi spun „la Miskolc"... se încruntă... repet... „la Miskolc". Se înseninează şi răspunde sigur pe el: „La Piskolc, părinte!" şi preotul zâmbeşte îngăduitor... Regret cuibul de la Tg. Mureş (liceul militar). Ce timpuri!

22 decembrie. Cu *Stukas-uri\e* la Lucenec. „Barbu cel Dârz" (Gicu Bădulescu) cu escadrila lui sunt într-o formă grozavă. Merg grupaţi, strâns, şi este plăcut să-i însoţim când nu se răzleţesc. La obiectiv fac o treabă bună, dar mă întreb, pentru cine oare? Reacţie slabă de ACA...

---

107 Andrei Şaguna (1808-1873), fost mitropolit ortodox al Transilvaniei, înnobilat sub numele Andrei Baron de Şaguna.

Nimic important. Prin grija lui Ady Pop, ne-am instalat chiar în centrul oraşului.

23 decembrie. M-am despărţit de „muşchetari” (Galea, Şenchea, Pop) şi m-am mutat într-un apartament cu coechipierul meu, adjutantul stagiar (r) losif Moraru, cu care zbor de la un timp şi ne împăcăm bine. Dar *ki- sosonii ninci, nicevo ninci* (nici domnişoare, nici nimic), doar masa bună ne întreţine moralul. în lupta aeriană cu G-uri germane a fost doborât Marinciu, iar Şenchea a fost adus până lângă aerodrom de unul cu rezervor suplimentar! Ce să fie? Au apărut nemţii în sector. Era şi cazul, drace!, le-am făcut suficiente pagube ca să se arate.

24 decembrie. Vine Crăciunul! Numai azi nu e. Iar sunt nemţii în sector şi, dacă au rezervoare suplimentare, ori vin de departe, ori vor să stea mult în aer. Rozariu a fost lovit şi doborât de ACA. Viu, mort, la ei, la noi, nu se ştie, pentru că Mişu Lucaci habar nu are pe unde zboară. Se uită numai la şeful de celulă. Pe Marinciu l-au găsit rănit într-o ambulanţă rusă. A fost doborât într-o luptă aeriană cu (se pare] A'-uri germane, care nu au fost superioare cu nimic... poate doar la viteză. Nu a fost surprins, dar a primit o rafală în profundor din lateral şi silit să coboare în pantă dreaptă, în timp ce nemţii au mai tras, până ce l-au pus pe burtă.

25 Decembrie. Crăciunul! Petrecem cu Ilonca, Aniuşca, Paraschiva şi Maria un Crăciun fără nimic cald. Mă gândesc la cei de acasă, la

brad şi la cadouri şi sunt trist...

La teren e pâclă, totuşi se zboară (piloţii mai tari?), şi fac o ieşire cu *Savoia* şi cu *Ju 88.* Ăştia, spre deosebire de cei de la *Stukas,* sunt nebuni de legat. După ce bombardează, se mai duc vreo 60 de km în interior, se plimbă pe lângă Budapesta şi se întorc târziu, lăsându-ne într-o acută lipsă de benzină. De mult nu am mai făcut atâtea cuie cu becul aprins; ţine, nu ţine, dar am ajuns, totuşi, la teren.

26 decembrie. A venit domnul general Ramiro Enescu, care a fost foarte înţelegător cu mine şi, la raportul Domniei Sale, ministrul (Vasiliu) a revenit asupra pedepsei, urmare a accidentului din 13 noiembrie 1944. Mă bate pe umăr amical, spunându-mi câteva vorbe de încurajare.

Deşi este o pâclă nesuferită, fac cu „Bâzu" o misiune în sector, văd şi anunţ un avion pe care, până să-l recunoaştem, îi scăpăm câte o rafală. Nici acum nu sunt

lămurit dacă a fost maghiar sau american; în orice caz, până la urmă, luându-l drept american, l-am iertat. Prea ar fi fost frumos să avem o victorie pentru Ramiro, dar faptul că înainte de a decola am auzit pe sus zgomot de motoare şi văzuserăm nişte tipări, mă face să cred a fost american.

28 decembrie. A trecut şi Crăciunul, ca şi cum nu ar fi fost! Nu s-a deosebit cu nimic de celelalte zile. La rece am primit vestea acordării „Virtuţii Aeronautice" în gradul de Cavaler fără să mă tulbure destul. S-a discutat şi despre

„Mihai Viteazul”. Ordinul vechi s-a închis şi vor întoarce propunerile (eu şi Rozariu) pentru a fi întocmite pe alte baze, cuprinzând fapte de arme de la 23 August înainte. Stau liniştit cu „Giga” – adjutantul stagiar (r) losif Moraru –, un băiat muncitor şi merituos, în micul nostru apartament. Suntem doar proprietari la Miskolc şi citim, scriem sau jucăm rummy, deoarece vremea nu permite zborul; este o ceaţă joasă care nu se mai sparge şi, astfel, zilele trec pe nesimţite, timpul furându- mi astfel şi pe cel de-al 25-lea an. Sunt împăcat şi bine dispus, şi mă bucur pentru viaţa noastră care, datorită neprevăzutului, a căpătat sens.

Anul 1945

3 ianuarie. A trecut şi Anul Nou şi noi am sărbătorit o parodie de revelion. La 12.00 noaptea eram singur în camera mea, în întuneric şi în linişte. Printre jaluzelele lăsate pătrund câteva raze de lună... Un gând bun pentru toţi din ţară... Ce frumos trebuie să fi fost la Sorana, unde Mircea Basarab, ca întotdeauna, va mângâia pianul. Nu mă simt prea bine. Am febră şi totuşi plec la aerodrom întocmai ca aproape cu un an în urmă, la Lepetika, unde am zburat cu 39 de grade. Eram în patrulă cu Şerbă- nescu, care m-a invitat: „Măi, Ţigane, zbori?”... Şi pe el nu l-am refuzat niciodată. Ies azi să însoţesc bombardierele *(Savoia* şi /u-urile *88).* îmi place să merg cu bombardamentul greu, care zboară mai departe, în interior, şi ne dă emoţii mai tari. De data aceasta au bombardat Zvo- lenul, un nod de cale ferată între munţi, în Cehoslovacia. Când Ju-urile au picat de la 5 000 la 3 000 de metri, le-am urmat, apoi, într-un viraj de 180 de grade, sus, sus de tot, către 6 000 de metri, am văzut bombardierele intrând pe obiectiv. Erau singure şi am urcat la ele patrulând peste formaţia din faţă (erau cinci). Pe ceilalţi vânători nu i-am mai văzut şi, deodată, departe, spre sud, zăresc două puncte, şi deşi nu

mă simţeam prea bine, eram hotărât pentru orice. Hartmann umbla în celulă şi acum 40 de zile avea 318 victorii... Aprind vizorul, pun contactul armamentului şi mă pregătesc de luptă. De dimineaţă, au fost semnalate în sector şi avioane maghiare. Poate am noroc şi sunt tot din acelea. Se apropie prudente de avioanele *Savoia,* din lateral, şi eu mă interpun; avem cam aceiaşi înălţime şi suntem cam în aceiaşi linie... Nu atacă..., dar când se mai apropie, le recunosc: erau „Bâzu” şi coechipierul lui şi, în trei curbe elegante, pe cer, descriem splendide dâre. Se văd în soare strălucind orbitor vârfurile albe ale Tatrei şi Matrei cum se ridică din neguri. 0 oră de zbor, de încântare; pentru asta nu plec în ţară. Te simţi mai pur în înălţimile clare, la peste 6 000 de metri. E divin!

De la asalt, numărul 229, cu locotenentul Somoski (?) este doborât. Au bombardat şi mitraliat gara Lucenec şi Kalinovo. Pentru 6 ianuarie, este invitat la noi „Pipiţu”, în amintirea frumoaselor clipe din trecut petrecute cu Grupul 9 Vânătoare.

6 ianuarie. M-am sculat din pat, cu toată interdicţia doctorului Grădinaru, după două zile de şedere... Măcar atât, un metru de la pat la masă. Sunt singur cu „Buf” în toată casa, care mă priveşte nedumerit, cu capul în- tr-o parte. O senzaţie de gol, de apăsare, de leşin, pluteşte în tot corpul; ceva nedefinit, însoţit de o durere vie la umăr... De unde până unde, nici eu şi nici doctorul nu ştim! Ceilalţi toţi sunt la banchet. Mă bătea gândul să-i scriu generalului un bilet pe care să-l primească la ora 12.00, la schimbarea anului, ca din partea lui Şer-

bănescu... Ce egoist e omul bolnav! în fond, ce vină au ei că sunt sănătoşi şi că petrec? Din colţul lui, de pe un dulăpior, radioul „Bursucului” vărsa valuri de muzică; de ce să mă plâng?

Gicu Bădulescu, alias „Barbu cel Dârz”, din Escadrila 74 *Stukas,* este citat pe ordin de zi pe corp! Plecând de la Miskolc cu şase avioane, au bombardat podurile de la Budapesta, de peste Dunăre, pe care ruşii nu au reuşit să le atingă, deşi au făcut numeroase misiuni. Locotenentul Victor Ranja, al şaptelea avion, a executat singur misiunea, lovind podul nr. 5.

13 ianuarie. Trec peste câteva zile tulburi. Şi ieri, şi azi, am fost la aerodrom pentru prima oară după o întrerupere de 10 zile, dar nu am pierdut mare lucru! S-au executat numai două misiuni, cu câte două avioane, în tot acest răstimp, din cauza timpului infect. întâi a fost ceaţă, apoi câteva zile cu plafonul foarte jos, ca, în fine, când s-a mai ridicat, să înceapă să plouă. Nu mai este pic de zăpadă. Pe teren este mult noroi, dar este posibil zborul! Şi zburăm, nu glumă, pentru că celula mea – eu şi Moraru – face câte trei misiuni la inamic, respectiv a 283-a, a 284-a şi a 285-a ale subsemnatului. O cifră frumuşică! Primele două sunt însoţiri de *Henschel* la NV de Lucenec, pe calea ferată care duce la Zvolen în Cehia. Din prima misiune nu se întorc două *Henschel-e.* I-am văzut virând invers şi ducându-se din nou spre Lucenec, după ce aproape ieşiseră din linii. Chiar m-a mirat insistenţa asta neobişnuită a lor! Vânătoare nu a fost, ACA-ul nu a tras. Datorită evoluţiilor lui „Bâzu”, nu am putut să-i urmăresc, dar am

impresia că au trecut Ia nemţi! Penultima misiune, tot însoţire, afară de faptul că în momentul în care de abia treceam linia frontului şi zburam, cam pe la 30-40 de metri de sol, am simţit cum o forţă uriaşă mă ia de dedesubt şi mă ridică în nori de parcă am primit un pumn sub burtă. încerc imediat motorul, îl reduc; presiunile sunt normale, temperaturile la fel şi nu mai dau importanţă faptului, dar după circa cinci minute în urcare, iată că temperatura uleiului începe să crească. Anunţ la radio că trebuie să mă întorc. La teren îmi spune coechipierul că a văzut sub mine explozia puternică a unui proiectil de artilerie de câmp într-o tufă peste care treceam atunci şi care a sărit în aer chiar sub mine. Ui- tându-mă pe dedesubt la avion, descopăr o ruptură serioasă provocată de smulgerea unei capote şi pierderi de ulei. Pot să zic ghinion?... Nu, din contră noroc, pentru că azi este sâmbătă 13 şi ultima misiune, un atac la sol care din principiu nu-mi place, pe un drum între nişte râpe adânci, cam la vreo 40 km NV de Lucenec, pe o şosea flancată de o cale ferată într-un defileu strâmt, unde am surprins un tren şi o coloană de maşini. Efectul pentru mine personal este mai mult decât dubios, deoarece vizorul m-a lăsat şi a trebuit să trag numai după trasoare, în orice caz, „Bâzu”, care este înverşunat, a făcut ceva treabă, pentru că locomotiva trenului, până la urmă, a făcut explozie, îmbrăcându-se într-un imens nor de aburi şi blocând întreaga garnitură, care a devenit o ţintă fixă. Odată cu înserarea, ne întoarcem şi noi, aterizând pe mi- cul teren de la bază.

14 ianuarie. Azi este sărbătoare şi plec hotărât să nu zbor. Dar ca să-mi fac meseria, execut o vânătoare liberă cu Serghie Ţiganu, cu armele de vânătoare, pe ponoare, printre porumbi. Trecem o apă mare, un aflu- ent al Tisei; nici până acum nu ştim ce apă trece prin Miskolc, deşi am zburat de zeci de ori peste ea, dar nu ma mir, pentru că noi, vânătorii, spre deosebire de asal- tişti, vedem lucrurile în materie de navigaţie în mare. De sus, pare un amănunt fără importanţă. De abia în barcă îmi dau seama că, de fapt, apa este lată şi adâncă şi că nu este de jucat cu ea. Ţiganu zice că e Sajo şi Argeşul pare mic faţă de el! Traversăm duşi de curent şi trăgând cu mâna de firul întins peste apă, prin care trece un colac legat de barcă. Un fel de ponton; colindăm... colindăm, un singur urecheat are ghinion şi îmi cade în bătaie. Sunt mulţi, foarte mulţi, par turme, dar sar de departe. La întoarcere, în barca lui Caron peste Styx, privim cum se întorc din misiune avioanele noastre, dar mă respect; nici nu mă uit la „1 albastru” astăzi.

A fost lovit adjutantul Scripcaru. A aterizat forţat, pierzând combustibilul. Cu avionul reparat, a încercat decolarea pe un teren scurt, capotând. Scripcaru, rănit, a fost dus la spital, dar pe drum a decedat.



17 ianuarie. Pâclă! Fac o celulă sondă meteo însoţit de Horică („Porthos”, al treilea muşchetar). Plecăm pe Vasile Scripcaru un timp infect. La un moment dat, totul se închide. Se zăreşte foarte puţin jos, ca printr-un val gros, în stânga dealuri, în dreapta dealuri; dau drumul la „giro”, urcând prin ceaţă înspre un senin peticit care, spre Putnok, se închide complet. Ne întoarcem... Nu pot pătrunde deasupra oraşului ca să dau cuvenita raită. La Clari şi Edit, ceaţa este prezentă şi de abia localizăm aerodromul, aterizând în glisade, cu figuri acrobatice, spre spaima celui de la T-eu, care o ia la fugă când în dreapta, când în stânga. Cine a spus că G-ul e dificil de pilotat? în mâinile noastre, acum, este o jucărie docilă! *Bârrrr,* nu e de zbor, repede la vizuină!

19 ianuarie. Ieri, zor nevoie să mă duc pe un timp infect ca să iau avionul lui „Bâzu” cu care s-a dat peste cap la Kunmasaras (aterizarea acolo nu este o glumă) şi pe care l-a reparat echipa IAR, care ne însoţeşte în eşalonul doi. „Bâzu” socoteşte că sunt singurul indicat care ar putea zbura acolo în condiţiile de acum şi, de altfel, nici nu se oferă nimeni, dar timpul e urât

şi nu pot decola azi, plus că aş risca să rămân acolo pentru câteva zile. încă o sondă meteo; de data asta mă zbenguiesc cu plăcere peste oraş şi spre sector. Este vremea piloţilor, adică la noi bine şi pe front rău. Nu mai zboară nimeni de la noi astăzi, aşa că am făcut bine că am luat prima misiune. Vine din ţară Negrescu cu un avion de la Grupul 1 al lui Vizanty (în care este şi Dragoş Stinghe], grup ce trebuie să sosească şi el pe front. în ţară este o harababură generală, ruşii îşi fac de cap!

20-22 ianuarie. Lucrează numai *Henschel-e|e,* neînsoţite. Nu aş vrea să fiu în pielea lor, nici din cauza timpului şi nici pe ţintele pe care sunt împinşi să lucreze aproape în razmot.

23 ianuarie. Frig serios, adevărată zi de iarnă cu ceaţă joasă. Zăpada scârţâie... o minunată zăpadă prăfuită „favorabilă pentru schi şi ascensiuni”, dar, din păcate, prea mică. Mă tem că nu voi mai face schi anul acesta. Din cauza vremii, sar Sajo (am aflat numele afluentului Tisei, care înconjoară aerodromul aproape din trei părţi şi care trece prin MiskolcQ şi plec la o vânătoare de iepuri, dar m-am convins că ceea ce sare din faţă, de aproape, este greu de luat şi, azi, urechiaţii au scăpat de popotă! Pâcla se mai ridică. Mă întorc la aerodrom şi prind o misiune cu *Stukas-urile* lui Gicu Bădulescu, care le face în necaz nemţilor, bombardând o şosea pe firul unei ape din munţii Cehoslovaciei, aproape de Tisovec. Cu „Bâzu”, participăm cinci vânători într-o misiune uşoară, cu ACA slab şi reacţie aeriană nulă. Nu mai pot să facă faţă situaţiei bieţii nemţi! Lipsa benzinei

îi doare grozav. Cu/u-ul *52* curier se întoarce Mircea din concediu. Te înflori ce povesteşte asupra spiritului comunist din ţară, cum au ieşit oportuniştii la suprafaţă şi cum se poartă ruşii, care jefuiesc ca în codru!

24 ianuarie. în fine, a plecat Titi. S-a schimbat comanda vânătorii. Nu ştiu dacă înlocuitorul, care este Make Mărăşescu, va fi mai apropiat de noi; o vor dovedi zilele ce urmează. Iar mă simt rău, probabil că este de vină vânătoarea de ieri. în altă ordine de idei, am fost citat prin ordin de zi pe Corpul Aerian Român pentru activitatea dintre 23 şi 26 decembrie, pentru cele opt misiuni (maximumul pe grup!) realizate, dar cu ce stare de spirit... Nu-i pot urî pe nemţi!

în discuţia provocată de băieţi contra lui „Bâzu”, iarăşi sunt dat de exemplu de către acesta: „Când merg cu Dobran, evoluăm aşa de perfect, că aproape nu există cap şi coechipier... Amândoi suntem capi!” Mă bucură aprecierea lui, deşi nu mă simt prea bine faţă de ceilalţi.

25 ianuarie. Iar vine /u-ul de la Bucureşti cu veşti şi bunătăţi din ţară... între altele, o scrisoare de la Pusy, căreia îi şi răspund:

„Dragă Pusy, de prisos să-ţi spun cum am primit scrisoarea ta. Bucurie? Este prea puţin... Fericire e un cuvânt căruia nu i-am lămurit înţelesul, dar în sfera lui este cuprinsă şi starea mea de acum.”

Este ora 17.00. M-am întors de la aerodrom după un zbor de recunoaştere printr-o pâclă urâtă, deprimantă şi mereu aproape de accident din cauza acoperirilor terenului. Pentru

destindere, am luat schiurile, colindând ponoarele vecine aerodromului, o zonă de deal crescând spre o porţiune de munte. înviorat şi puţin obosit în atmosfera camerei mele, m-am întins comod, cu mâinile sub cap... Frânturi fugare de gânduri, crâmpeie de amintiri se succed ca într-un film. Un radiou mic aruncă valurile de armonii ale unui cântec îndepărtat, poate Londra sau altceva. Lepuş, iepurele de angora, cocoţat într-un fotoliu, priveşte prudent, cu urechile răsfrânte asimetric către Buf (căţelul meu adoptiv, pui de ciobănesc), care moţăie tolănit pe un covor, lângă sobă. Cum vezi, am o întreagă menajerie şi eu sunt aproape de vămile somnului. Uşa se deschide cu zgomot şi Tucă, ordonanţa mea, intră cu un pachet în braţe. Indignaţi de gălăgie, eu, Buf şi Lepuş ne scuturăm de toropeala care ne-a cuprins, din interior, faţă de gerul de afară. Dar nu avem timp să ne manifestăm, pentru că, pentru toţi, bucuria întrece supărarea deranjului. Buf apreciază grozav prăjiturile trimise de Ica, Lepuş nu mai puţin merele şi eu scrisorile:

1 ianuarie '45. Dragă Ionel, mă gândesc la tine ca la cel mai bun prieten... Urmează rânduri despre Pusy: *în noaptea Anului Nou, am fost aşa de singur, aşa de trist, încât parcă nimic nu mă mai susţinea... E greu când sufletul îţi ajunge la răspântii...* în plic sunt şi câteva rânduri de la Pusy: *Mă bucur din inimă pentru prietenia pe care mi-o acorzi şi când timpurile pe care le vrei vor veni, poate că nu vom mai fi aşa de străini. Mă bucur sincer că ţi-ai ales Academia Comercială, corespunde formaţiei tale mai realiste...*

Ninge tare, mult, din belşug. Micile noastre

bucurii sunt satisfăcătoare. Prusia este complet încercuită de trupele ruseşti. încet, dar sigur, Germania merge spre înfrângere şi nici nu mai păstrez în adâncul sufletului convingerea că cei buni trebuie să triumfe.

26 ianuarie. Primim vizita generalului de aviaţie rus Selezniov. De statură mică, foarte gras, cu o ceafă care se revarsă, o mutră jovială, cu ochii mici, dar sclipitori, care denotă o inteligenţă nebănuită. Se anunţă pentru ora 13.00 şi vine la 17.00. Afară ninge mereu. Trupa aşteaptă şi tremură. Noi ne cuibărim pe unde putem... Suntem toţi locotenenţii promoţiei noastre aici pe teren, în total vreo 11: Goe, Stati, Cornel, Lazăr, „Piti- grili”, „Bursucu”, Bob, Tecuşan, Ştefănescu, plus noi de la vânătoare. Vorbim de una, de alta... timpul trece. Discut cu „Bursucu” serios asupra situaţiei politice şi militare. Faţă de cum evoluează, pare iminentă prăbuşirea Germaniei şi noi... Noi ce vom face? în fine, generalul vine şi ne trece în revistă. Mai întreabă pe unul, pe altul... „Câte misiuni ai?” „200 pe frontul vostru şi 30 pe frontul nostru...” Pauză... Stă pe gânduri. îmi aduce aminte de sosirea lui DeRloch la Tecuci sau a lui Richthoffen la Tiraspol...

Vizita mareşalului Richthoffen la Tiraspol era programată la ora 12.00. La ora 12.00 fără cinci minute, avionul *He 111,* cu steag de comandant (alb şi negru), a făcut turul de aterizare. La 12.00 punct a coborât Mareşalul şi a primit raportul. Apoi ne-a trecut în revistă. Mi-au rămas în amintire ochii aceia albaştri şi bastonul de mareşal cu care ne saluta... Este puţină diferenţă, dar asta este istoria!

27 ianuarie. Ninge, ninge mereu. S-a îngroşat bine zăpada. Plecăm la aerodrom convinşi că mergem degeaba şi, în bojdeuca noastră, am o surpriză. îl găsesc pe Budişteanu, rivalul de acum doi ani al lui „Dudu” Frim, de la concursul de bob (naţionala) de la Sinaia. Vine de pe front, de la un regiment de artilerie grea (de fortificaţii). Au cocoţat bateriile cu eforturi uriaşe, din brad în brad, pe munţii prăpăstioşi ai Cehoslovaciei. Au stat zile întregi în ger, îngropaţi în zăpadă, nemişcaţi şi fără a putea face săpături din cauza solului pietros; doar corturile joase, camuflate, ofereau un oarecare adăpost. A jucat poker, a câştigat şi acum se întoarce în ţară cu 1 300 000 de lei şi 5 000 de *pengő,* pentru 20 de zile, ca să participe la campionatele de iarnă de la Sinaia. Ăsta este Budişteanu şi încep să-l simpatizez pentru că seamănă întrucâtva cu Şerbănescu. Acum doi ani, eram în partida opusă, nici nu se putea altfel când Mihaela (soţia lui „Dudu”) şedea tremurând, între mine şi Şenchea, şi nu era capabilă să ţină în mână o ţigară şi, strângându-se în noi, ne întreabă: „A trecut?” Era acolo un viraj, „virajul Mihail”, unde boburile mai săreau afară din pârtie, printre brazi.

29 ianuarie. Doar asaltul şi bombardierele în picaj ies în misiuni neînsoţite, în sprijinul Armatei ruse a 40- a, a generalului Imacenko[108]. Maestrul mecanic Cujbă, de la asalt, repară

---

108 Mai corect, generalul EF. Jmacenko, în subordinea căruia au combătut şi trupele române ale generalilor Gh. Avramescu, Nicolae Dăscălescu ş.a., pe Frontul de Vest, până dincolo de Viena.

bechia unui bombardier aterizat forţat după un bombardament în Germania. Ce o fi căutând aici? Spre mirarea americanilor, lemnul tare şi elastic de salcâm suplineşte foarte bine roata bechiei pierdute şi quadrimotorul decolează fără probleme (întâmplarea a fost povestită cu lux de amănunte în revista „Sburăto- rii”, nr. 8-9, din septembrie '45, p. 21).

3 februarie. Ceaţă până în pământ. Nimic nu mişcă. E „vremea piloţilor”. Zăpada scârţâie, deci... la schi. Unul câte unul, am reuşit să facem cinci adepţi pentru sportul ăsta nobil, care dezvoltă ca nimeni altul reflexele, atenţia şi îndemânarea, muşchii şi tot ce vrei. Cam la un kilometru de aerodrom, pe un bot de deal, am făcut o pârtie unde muncim când nu este zbor cam două-trei ore pe zi, după cum ne permite timpul. Când ne întoarcem de pe teren, cabana noastră e îmbâcsită de fum de ţigări, cu aerul închis de la jucătorii de rummy şi bridge. Degeaba le fac morală, nu se lasă convinşi de frumuseţea timpului petrecut în aer liber, în natură. Cu Rozariu am fost la piramida mică de pe deal, de unde se fac ridicări topografice, şi ne-am căţărat sus, pe ea. Până departe, în zare, se vede totul ca în palmă. Lângă o vie, aproape de o comună, descoperim o săpătură. Costel se apucă de scormonit, ştiind ce au spus sătenii, că toate dealurile sunt pline cu butoaie cu vin îngropate, dar în locul ăsta butoiul fusese scos de alţii.

După-amiază, liber, poate la teatru, poate la cinema, poate cu *kisosonii* [domnişoarele], fiecare se distrează cum poate... clipa contează! Pe la 22.00, apare Horică, în trombă: „Vrei să

pleci cu mine la Bucureşti?” în ce condiţii?, întreb. „Să aduci un avion de la A.S.A. Pipera, e o chestie de trei-patru zile.” Sigur că vreau! „Dar mai este ceva. Pentru asta, trebuie să lucrezi la noapte, la fişele calificative pentru cetăţenii de pe nota asta”, şi îmi întinde un pomelnic de pe care trebuie să extrag oamenii care au fost la mine, la escadrilă. De prisos să mai spun că, până la 1.30 noaptea, am scris şi împachetat, în timp ce Tucă jumulea de zor doi curcani, cu care mă voi duce plocon la Bucureşti. Tare aş vrea să văd mâine de dimineaţă mutra lui Edith, când va afla că am plecat la Bucureşti fără să-i spun nimic!

25 februarie. Părăsesc Miskolcul pentru Lucenec, cu un F/eet[109], şi îmi pare rău de cei de la Grupul 1, care sunt foarte simpatici, de Vizanty, Popleşanu şi Alexan- drescu, în special, cu care mă înţeleg aşa de bine. Cei din eşalonul doi n-au intrat serios în pâine. Sosit la Lucenec, nimeresc într-un iureş nemaipomenit. Avioanele forfotesc, unele vin, altele pleacă şi aflu tot misterul. Azi- dimineaţă, la 08.20, au început ruşii ofensiva [armata Petrov-Imacenco]. După o serioasă pregătire de artilerie şi după deschiderea aviaţiei, atacul a început. Nu particip la misiuni, de abia am venit şi nici nu mă simt prea bine. în camera piloţilor e fierbere. Sunt primit cu bucurie de băieţi şi uitat repede

109 *Fleet,* avion de şcoală, de construcţie americană. F/eet-ul *10G,* un biplan biloc, monomotor, cu aripile şi fuzelajul împânzit, a fost folosit intens la toate şcolile militare în perioada imediat premergătoare celui de-al Doilea Război Mondial, iar pe front ca avion curier.

în colţul meu... „Să trăiţi, domnule locotenent!” „Noroc, Dârjan!”, apoi, înfierbântat, continuă: „Să vedeţi dumneavoastră ce o să fie, fiindcă la noi e brambureală. Am trecut aşa neobservat fiindcă nu am întâlnit vânătoarea inamică în sectorul acesta [frontul Zvolen-Banskâ Bystrica), dar când va apărea, atunci să vedeţi!” Celulele îşi urmează misiunile lor şi seara, acasă, aflu că „Bâzu” şi Dârjan au fost doborâţi. Mânu Laurenţiu şi Pop Horea, loviţi în avioane, au ajuns la bază cu eforturi penibile şi aici, unul a gripat, celălalt, cu o gaură mare în flaps, neavând sustentaţie la viteză mică, s-a înfundat, rupându-se. în afară de asta, un *Ju 88,* cu pilotul grav rănit, a ajuns pe teren, punându-l pe burtă. Rezultatul: patru avioane scoase din uz, plus un bombardier, pentru o singură doborâre, se pare că un *Fw 190,* efectuată de către „Bâzu”. Acesta, după ce s-a întors cu o maşină de la o divizie românească, unde a căzut, a fost destul de confuz. „Am doborât un *Fw* şi, în timp ce îl căutam cu Dârjan, alţi 16 ne-au căzut în cap, doborându- ne. Când l-am căutat, Dârjan nu mai era cu mine, deşi nu ştiu exact momentul în care a fost doborât şi el. Fapt este că nu mai încape nicio îndoială că Dârjan e mort.” Intrat percutant în pământ, aşa cum mor vânătorii, toc-mai el, care merita cel mai puţin să cadă, după ce a trecut prin ce a trecut. „Bâzu”, care ştie exact localitatea unde a căzut avionul, însărcinează pe sublocotenentul medic Grădinaru ca să-l aducă şi, în seara aceleiaşi zile, după peripeţii, avertizaţi de ostaşii români că încă se trage, reuşeşte să-l scoată din sfărâmăturile avionului, dar nu înainte de a-i amputa un picior, care era prins şi strivit

dedesubt. Rămăşiţele lui le vor trimite, probabil mâine, la Someşeni. Nu uit clipa în care, plecând cu autobuzul spre aerodrom, ca să decolăm pentru Ungaria, mama lui (văduvă din Primul Război Mondial), nemaiputându-se stăpâni, a izucnit în plâns, presimţind că îl vede pentru ultima oară.

/u-ul *88* nr. 102, pilot adjutant-major Nicolae Mihăescu, observator Dorin Alexandru, R.T.EF. adjutant stagiar Dumitru Corleanca, grav răniţi, a aterizat pe burta la noi, răniţii fiind transportaţi cu un *IAR 39* la Oradea. Timpul se strică, ninge tare... zăpadă şi ceaţă!

1 martie. Ofensiva de zilele trecute nu a reuşit. Sunt în curs schimbări de trupe şi se cercetează cauzele pentru care infanteria rusă nu a pornit ofensiva. Singurele care au avansat, cu pierderi mari, au fost trupele române din Armata a 4-a. Aviaţia şi-a făcut datoria. După două ore, am primit felicitări de la ruşi *(sici).* Dar ce folos, că totul a eşuat! Din ţară vin zvonuri din ce în ce mai grave... Rădescu a fost înlocuit... Prim-ministru e Barbu Ştirbey şi încă sunt tulburări peste tot.

2 martie. De ceea ce ne temeam, se pare că nu am scăpat: Armata Roşie, în urma evenimentelor din ţară, a interzis zborul oricărei categorii de aviaţie de luptă. Piloţii stau, aşteptând ordinele. De pe avioane se scot aparatele de radio. Nu comentăm nimic... Stăm în expectativă.

5 martie. în fine, ne-au dat drumul la zbor. Asta ne-a fost o lecţie despre ce ar putea să vină.

Prin instalarea lui Petru Groza la conducere, se pare că s-au mai potolit lucrurile. „Bâzu”, ca de obicei, a tras o raită în ţară şi s-a întors destul de liniştit. Fac două misiuni de însoţire la Zvolen. între Javorina şi Tatra este o vale care duce către nodul acesta important pe care îl pisăm în ultimul timp şi care nu vrea să cadă!

13 martie. Am zburat destul de mult zilele trecute. Două-trei misiuni pe zi, împlinind-o pe cea cu numărul 300 în aceeaşi zonă. Pe 10 martie, „Pipiţu” a plecat de la corp, luându-şi rămas bun. A fost numit ministru al Aerului. Noi socotim că este o pierdere... Era apropiat şi ne cunoştea pe toţi aşa de bine!... Dar poate şi în noul post să păstrăm legătura. Sunt dezolat de conducerea aviaţiei de vânătoare şi decepţionat personal de faptul cum sunt întârziate propunerile noastre şi cum sunt date la o parte de oameni care nu au alt interes decât invidia sau propunerile lor de afaceri personale cu comandantul grupului, fapt pentru care indirect suferim noi. Din ţară nu mai avem veşti şi nici nu pot să trimit pentru că nu s-a stabilit un serviciu curier regulat. După ploile din ultimul timp şi topirea zăpezii, terenul este îmbibat cu apă şi tractoarele merg greu. De acţionat, acţionează numai cei de pe Miskolc. Le-a venit rândul, dar sunt cam departe, în spate.

19 martie. Zile cu ceaţă, dar o ceaţă densă, care nu se ridică toată ziua. Infanteria acţionează mai mult pe cont propriu. Zvolenul a căzut. Se pare că este viitoarea noastră etapă. Nu mă mai preocupă nimic altceva decât bunul trai. Mă dezinteresez total de ceea ce va să vină

pentru că, în fond, nu pot schimba nimic, încă suntem izolaţi de cei din ţară... Frontul stă pe loc.

26 martie. A căzut şi Banskâ Bystrica. Greu pentru branduri şi artilerie în ţinutul acesta deosebit de prăpăstios.

28 martie. Cu întreruperi, poşta a sosit totuşi. Am primit o scrisoare de la Pusy: „Dar ceea ce m-a mişcat, a fost atenţia ta delicată de a te fi gândit la mine cu atâta timp înainte. Eu voi căuta să te fac să doreşti să vii în ţară. Poate până te vei întoarce, multe lucruri se vor fi aranjat, încât totul să fie mai limpede şi mai simplu.”

încep să ţin la Pusy... Este şi aici, ca şi în toată viaţa mea. Acelaşi orb destin care le face pe toate bine fără intervenţia vreunui factor din afară. Probabil că ne vom căsători şi probabil că vom fi fericiţi... Lucruri de viitor... *puah!*

3 aprilie. Un avion *Savoia* lovit de ACA a aterizat la noi, la Lucenec, şi două *Ju-uri 88* la Keskemet. Tot astăzi, Gicu Bădulescu cu *Stukas-u|* lui bombardează o gură de tunel lângă o gară Prona (?) şi aterizează, din cauza timpului urât, la Rima Sombor (?).

7 **aprilie.** Cum era de aşteptat, mutarea pe Zvolen. Din punct de vedere operativ, mutarea aceasta este fără importanţă. în timp ce, venind din sud, Viena trebuie să cadă în mâinile lui Tolbuhin sau, din vest, în ale lui Malinovski (soldaţii celor două armate nu-şi recunosc decât

propriul mareşal, înjurându-l pe celălalt), armata din nord, a lui Jukov, ajunge la Brno. lată un triunghi cu o adâncime de cel puţin 200 de kilometri al cărui vârf ascuţit este împins spre Zvolen. Din toată această zonă, germanii trebuie să se retragă precipitat, pentru a nu fi tăiaţi prin joncţiunea Viena-Brno. Aceasta este explicaţia avansării rapide a trupelor române din acest sector şi explicaţia saltului pe nepusă masă a grupului pe terenul de la Zvolen, teren care, la rândul lui, în curând, va fi la limita razei de acţiune. Şi asaltul primeşte acelaşi ordin de deplasare. Eu rămân în Lucenec atâta timp cât va fi necesar ca să se schimbe motorul avionului meu „1 albastru”, care dădea semne de oboseală în ultimul timp. în două zile va fi gata şi voi putea continua în pace războiul meu îndoielnic. Nu am ce face cu banii ăştia şi am cumpărat pentru sora mea un splendid serviciu cu cinci garnituri de pahare din cristal; sunt la preţuri de nimic pe aici...

13 aprilie. Ce puţin am stat pe Zvolen!... Cum era de aşteptat, ne-am mutat la Badin, pe valea largă dintre Zvolen şi Banskâ Bystrica. Şoseaua trece chiar pe lângă terenul decretat aerodrom, un teren bun, mare, aşezat într-un minunat cadru de munte, pe o coastă netedă, în-sorită, străbătută de un pârâu iute, cu sclipiri de argint şi jocuri de ape. Căsuţe mici, de munte, înşirate de o parte şi de alta a apei. Din cantonamentul în care stau, trec apa pe un podeţ, ca să ajung la şosea, întors de la aero-drom şi intrând în bucătăria oferită de gazde, aud nişte zgomote suspecte într-un dulap. „Ce e

acolo, Tucă?” (Tucă fiind soldatul meu de ordonanţă, un oltean care vindea murături prin Bucureşti]. „Nu e nimic, domnule locotenent!” „Ia deschide dulapul!” Cam în silă, Tucă deschide dulapul şi apare o găină. „Ce e cu găina asta?” „Nu e nimic, domnule locotenent. Am pus eu 10 coroane şi ordonanţa domnului Şenchea 10 şi am cumpărat- o!” „De unde aţi cumpărat-o?” „De la o femeie de aici!” „Bine, pune-ţi centura, ia găina şi să mergem până acolo.” Cam în silă, Tucă ia găina, o bagă sub veston de i se vedeau numai ghearele şi ieşim din casă, făcând câţiva paşi pe podeţ. Tucă se opreşte nehotărât... Eu îl întreb dacă mergem spre dreapta sau spre stânga... Se opreşte din nou, ridică o mână în sus şi, ca Napoleon la Arcole, zice: „La dreapta”. Pornim în josul apei, dar paşii îi face din ce în ce mai mici, până se poreşte de tot. „Daţi-o dracului, domnule locotenent..., am furat-o! Era blândă şi, când am trecut pe lângă ea, s-a lăsat în jos.” „Bine măi, nenorocitule, nu ştii ordinul Corpului Aerian, să nu ne atingem de nimic?” „?!” „Fără comentarii, dă-i drumul de unde ai luat-o. Ce, vrei să ne facem de râs?” Ce părere o fi având Tucă despre mine? Sunt zile frumoase şi, singura mea părere de rău e că frontul progresează prea repede şi că, în curând, vom fi siliţi să ne mutăm şi de aici, dintr-o zonă splendidă cu izvoare termale de 35°C şi cu o minunată apă minerală ieşită din adâncuri.

Cu motor nou, o misiune, două; este o încântare. Zbor departe peste văi şi dealuri în recunoaştere. Make Mărăşescu a vrut să mă ia la comanda vânătorii, chipurile să mă „ocrotească”. Am refuzat şi el fiu a mai stat de

vorbă. Mă tem să nu se fi supărat pentru refuzul unei propuneri. Nu vreau ca nimeni, niciodată, să-mi poată reproşa ceva. Nu vreau să fiu pus la adăpost. Sunt şi rămân acelaşi zburător şi luptător aerian pasionat indiferent de riscuri şi indiferent de urmări. (La 9 aprilie, „Pipiţu” citează Corpul Aerian Român prin ordin de zi, după ce, la 3 aprilie, îl citase şi Stalin.) Pe 11, a căzut şi Trencinul; pe valea Vahului... totul se precipită.

Pe 15 aprilie, am primit Virtutea Aeronautică cu grad de Cavaler, brevetul fiind semnat de Constantin Vasiliu-Răşcanu, dar vine prea târziu ca să mă mai bucure... „Mihai Viteazul” s-a împotmolit la Bucureşti cu toată insistenţa lui „Bâzu” pentru mine şi pentru Rozariu... Culisele lucrează.

Pe 16 aprilie, *Henschel-u\ 129* nr. 313, pilotat de Lăzărică Munteanu, colegul meu de promoţie şi de liceu militar, este lovit şi aterizează totuşi pe Trencin, dar este distrus de artileria germană, care are sub foc terenul. Am primit cadou ceasuri de mână *Pobeda* ca urmare a citării pe ordin de zi de către Stalin, dar merg prost şi Milu promite să-l arunce de la 7 000 de metri; şi se ţine de promisiune, spre hazul general.

17 aprilie. O misiune mai grea, în sensul că e mai de răspundere. O protecţie de bombardament mai adânc în teritoriul inamic. Două oraşe pe apa Moravei, cam la est de Brno. Pleacă „Bâzu” cu o celulă şi eu cu cealaltă. Ieşim pe la NV de Trencin. Cu toată vizibilitatea minunată, bombardierele încă nu se văd. Urcăm mereu, cu cap compas 305, suntem deja la 6 000

de metri. N-am mai fost aşa de sus de când cu americanii. G-ul se simte uşor la manşe. în stânga, foarte departe, se vede o îngrămădire de case, mai mult o pată de fum şi foc... trebuie să fie Viena. Satele ard pe tot întinsul frontului. Nemţii, de peste tot, sunt în retragere. Sub noi, două biete *Sa- voia*[110], plan la plan, merg spre inamic, continuând drumul cu curaj. Părăsim restul formaţiilor şi mergem cu ele până unde vor să se ducă. în fine, aruncă bombele pe un obiectiv mai îndepărtat, un orăşel fără nume. Cu harta rusească se descurcă greu şi, virând larg, la dreapta, se pun pe direcţie spre casă. Evoluăm deasupra lor în curbe largi. Trebuie să fie fericiţi, cei din cele două *Savoia,* văzând atâta ataşament la vânătoare. Când trecem înapoi linia frontului, picăm în legănări pe lângă ele. Mâini numeroase flutură mulţumiri la bordul lor (cinci în echipaj); la o ferăstruică am impresia că e Cioroiu, colegul nostru de promoţie. Le părăsim şi o luăm înainte, spre casă, pentru că becul roşu clipeşte a lipsă de benzină. O misiune frumoasă, terminată cu bine.

Mi-a scris Tamara, soţia lui Ţurcanu, pare mai resemnată cu toată marea doză de nemângâiere. Până la urmă, va trebui să uite capitolul acesta al vieţii ei, pentru că este tânără şi pentru că durerile lumii trec toate; Muki. Mili, Piter, Puiu, toţi au lăsat în urmă jumătăţi iniţial nemângâiate.

---

110 *Savoia-Marchetti SM.79 Sparviero,* bombardier bimotor italian construit sub licenţă şi în România, folosit în cel de-al Doilea Război Mondial în unităţile de bombardament greu.

18 aprilie. Prin LARES[111], am primit de la Bucureşti veşti bune. Ica, drăguţa, s-a zbătut să-mi facă mici bucurii. Alunec pe banda obligaţiilor faţă de Pusy, deoarece scrisorile ei devin din ce în ce mai apropiate. M-a uimit sfârşitul ultimeia, care arată îndrăzneală şi tandreţe în acelaşi timp. Pusy, dragă, am impresia că îmi faci Bu- cureştiul din ce în ce mai drag, totuşi nu vin pentru că- mi trăiesc ultimile clipe ale unei mari pasiuni care se cheamă... Zbor! Când toată grozăvia asta a războiului va fi trecut, nu mai rămân decât cu zilele de epopee pe care le-am trăit alături de zeii care au căzut sau care mai trăiesc. Zile în amintire pentru că, prin terminarea războiului, cel mai important capitol al vieţii mele de până acum se încheie.

20 aprilie. în cadrul acesta de munte, vremea bună, cu zile complet senine, este ceva rar. Se lasă neguri peste tot, de abia se mai văd piscurile munţilor. Totuşi, se ordonă o misiune de recunoaştere, pe care o fac împreună cu „Bâzu”. Decolăm pe un vânt puternic. Simt cum avionul se încordează ca să rămână orizontal, dar vântul puţin lateral îl umflă pe un plan; parez cu manşă inversă şi cele două avioane se dezlipesc, sudate, uşor de pe sol. în munţi, nişte scuturături groaznice, cum nu mi-a fost dat să văd, cu 6’-ul care e aruncat în sus şi în jos ca un fulg, în urcări şi în coborâri brutale. Trecem linia frontului foarte jos, către 1 200 de metri, altitudine foarte puţin convenabilă, dar care

---

111 Abreviere de la Liniile Aeriene Române în Exploatare cu Statul.

oferă posibilităţi desăvârşite de observare. Misiunea nu este stânjenită nici de ACA şi nici de vânătoarea germană. Sectorul acesta, rămas mult în urmă, e foarte puţin important pentru a-l apăra aşa cum ştiu ei.

21 aprilie. în plimbare cu jucăria de 125 de cai putere a lui Serghie Ţiganu, la mica fabrică de *piva* (bere) din Banskâ Bystrica. Oraşul e micuţ, dar tare frumos zidit, asemănător Braşovului nostru, numai că este mult mai mic, înghesuit între munţi. Case vechi, impunătoare şi, pe străzi, foarte mulţi oameni... Războiul a trecut. De remarcat că, în general, femeile sunt urâte. De altfel, nu e de mirare, pentru că, de fapt, sunt slave. Poimâine, probabil, vom pleca la Piestany, frumosul orăşel de pe Vâh, la vreo 40 km sud de Trencin. Make e deja acolo pentru a aranja lucrurile.

28 aprilie. De trei zile, suntem la Piestany. Auzisem că este un oraş frumos, dar nu credeam că e chiar aşa. Sunt încântat de toate, de staţiune, de cadrul geografic, de băi, de parc, de oameni. Stau la o familie slovacă. Amândoi soţii sunt bine zidiţi. El e inginer agronom şi s-a ocupat înainte cu comerţul de produse chimice. Au locuit în Presburg, acum sunt în refugiu aici. Am o cameră drăguţă, cu o vastă bibliotecă, mobilă elegantă şi cu flori, foarte multe flori. Popota o avem la un mic restaurant în cadru rustic, făcut cu gust, de un cetăţean care a avut puţină idee de frumos. 0 bere rece curge în paharele înalte cu guler spumos, dens. Suntem încântaţi!

între 22 şi 25 aprilie, am făcut numai misiuni

de însoţire a asaltului.

Pe 25 aprilie, ne-am mutat aici.

1-2 mai. Timp prost, nu acţionăm.

3-5 mai. însoţiri şi iar timp prost.

6 mai. Prima zi de Paşte... Linişte.

7 mai. A doua zi de Paşte se pare că a adus pacea în Europa. Veştile, deşi încă nesigure, arată că amiralul Donitz a capitulat fără condiţii faţă de toţi. După şase ani de lupte fără precedent, Germania cade sub zdrobitoarea superioritate a inamicilor ei.

La ora 06.00, decolăm în însoţire de *Henschel-e* de aici, de la Piest'any, către Olumouk şi Prostejov, în susul apei Moravei. Să fie ultimul tablou de război? Să fie ultimul foc de ACA prin care trecem? Oare, să fie jos ultimele focuri de Sodoma pe care e vedem? în ultima misiune a căzut Scordilă. Ultimele frânturi de vorbă auzite au fost: „Mă lasă motorul... îl pun pe burtă!”... apoi nimic. Era la ei la Prostejov, peste linii, la 2 000 de metri înălţime, dar s-ar putea să fi putut prinde liniile noastre. Ar fi păcat să se fi curăţat în ultima zi de război! Sunt dezorientat, parcă s-a rupt un suport în mine. Cred că sunt printre puţinii care împarte sfârşitul de război între bucurie şi tristeţe, neştiind unde e înclinată balanţa. Senzaţia este de corabie fără cârmă în voia valurilor! Ce vom face? încotro?

8 mai. Şi totuşi, şi azi se mai execută o

misiune de război, la Prostejov, însoţire de bombardament greu. Cu ce o fi pătimit frumosul oraş pe care bombardierele *Savoia* îl lovesc aşa de greu? La sfârşit, sunt foarte viteji toţi... Se pare că e copita măgarului, când leul e pe moarte!... Pe frontul din vest, luptele au încetat total. Aici, continuă inutil şi disperat: unităţile SS, împreună cu trupele lui Vlasov[112], un alt sacrificat al soartei.

Scordilă s-a întors! Lovit de ACA şi aterizat forţat, a prins liniile noastre... Avionul este făcut praf, el a scăpat cu bine... în schimb, a dispărut Ursache.

9 mai. Este declarată Ziua Victoriei în Europa. O serbează Parisul, Londra, America, Rusia... O serbăm şi noi, daţi afară de la băile „Pro Patria” pe motiv că este sărbătoare, însă nu fără a ne fi bălăcit cum se cuvine în bazinul negru, de nămol (41°CJ, şi în cel albastru, de sulf. Apoi repede, la aerodrom, şi facem prima misiune în care aruncăm afişe în loc de bombe (însoţire *IAR 39).* Este un timp infect. Pe front, din loc în loc, se văd panouri albe de predare. ACA-ul nu mai trage, sectorul este mort. Ultima patrulă, a 340-a misiune, o fac cu „Bâzu” Cantacuzino, amintire a aproape doi ani de război. Mă dau jos din avion cu regret şi sunt trist, nu ştiu de ce, căci ar trebui să mă bucur.

---

112 Andrei Andreevici Vlasov (1900-1946), unul dintre generalii favoriţi ai lui Stalin, în prima parte a războiului contra Germaniei lui Hitler. Căzut în captivitate la nemţi, în vara lui 1942, a trecut în solda acestora, în care sens a fondat Armata Rusă de Eliberare (ROA), formată din prizonieri sovietici înscrişi ca vo-

luntari. Predându-se americanilor la finele războiului, aceştia îl vor livra sovieticilor care, după o judecată sumară, la 1 august 1946 îl vor spânzura alături de alţi generali din armata sa.

Partea a III-a

însemnări post-război



Şi războiale se sfârşesc într-o zi...

18 mai. Sunt plictisit... mai mult, descumpănit, o stare nedefinită, un gol. Am fost la „Eden”, femei elegante, buze roşii, picioare suple, ocheade provocatoare, muzica arunca valuri grele, când molatice, când vii, stridente, ţipătoare. N-am reuşit să stau mai mult de o jumătate de oră şi asta pentru pianistă... Trebuie să fac ceva ca să nu-mi ies din fire. Poate că ar trebui să vorbesc cu Make.

20 mai. încă de dimineaţă, meteo-ul se arată dubios. După cum hotărâserăm însă cu locotenentul mecanic Remus Marin, însoţiţi de locotenentul Petrescu („Jean Păr”, veche cunoştinţă de la Tg. Mureş), am plecat spre Viena într-o maşină platformă. Voie bună, glume, tinereţe, dar se vede că nu prea avem noroc, după cum merge maşina: dă rateuri, întrerupe, ba un cauciuc, ba altul. Către ora 12.00, de abia suntem în Bratislava. De bine, de rău, cunosc puţin oraşul şi, erijat în călăuză, îi conduc prin centru, apoi îi scot la Dunăre. Traversăm o Dunăre iute, mânioasă şi închisă, pe un pod de vase care se mai rupsese odată, cu o cooană rusească. Suntem fericiţi când trecem malul dincolo! Drumul e bun, maşina s-a mai dres, mergem binişor, cam cu 50 km/oră, paralel

cu şina unui fost tren electric. O şosea minunată, străjuită de pomi fructiferi, merge paralel, în susul Dunării, pe malul ei drept, şi trecem, în fine, în Austria. Oraşele mici sunt aproape pustii şi înfiorător de jefuite, prădate şi distruse, parcă

n-ar mai locui nimeni acolo. La un moment dat, şoseaua se întrerupe... 0 carieră de piatră străjuieşte un munte. O stâncă enormă taie dramul îngust. Ocolind cu greutate, ieşim iar la şosea. Tunuri ACA germane străjuiesc singuratice, cu ţevile spre cer; parte sunt distruse, parte par bune. Din când în când, un tanc ars sau o caroserie de maşină stricată întrerup farmecul naturii prin pata lor distonantă, dovadă a încleştărilor peste care ochiul vrea să treacă. Ne apropiem de Viena, trecem pe lângă imensul aerodrom, care acum este maidan de ruine, ici- colo un colţ de plan, dincolo un ampenaj, butoaie, maşini arse etc. Se văd nişte silozuri în ceaţa uşoară care încă pluteşte [mai mult o pâclă de vară) peste lunca Dunării. Intrăm în Viena, dar intrăm aşa, deodată, în plin centrul ei. Case mari, foste case mari lovite de bombe, de proiectile grele, de schije, de gloanţe, ziduri atârnând, din care se vede o măreţie trecută, ne întâmpină. Peste tot, acelaşi aspect de cataclism, de pârjol. Intrarea în Viena este o imensă ruină. Opera, teatrele, marile restaurante, domul „Sf. Ştefan”... Frumoasa catedrală, cu splendide creneluri, este arsă în întregime. O cupolă dărâmată atârnă strâmb, stricând armonia unei bijuterii acoperite de funinginea unui foc mistuitor. Mergem în Prater. Imensa roată la fel, este arsă, şi Praterul nu mai are un singur zid în întregime în picioare. Colindând circular străzile, aflăm că lumea este revoltată şi pe americani, şi pe ruşi, dar nu mai puţin pe trupele *SS care,* în retragere, au distrus cât au putut. De vorbă cu o veritabilă vieneză, de abia pricep frânturi din ce

spune. Dialectul ei este cu totul specific faţă de ce ne-a predat „ich bin”, profesorul meu de germană din liceu. în trecere, intrăm şi în Schonbrunn. Pătrundem cu maşina prin poarta de fier, apoi, tot aşa, urcăm. O mare aripă a construcţiei este dărâmată. De sus se desfăşoară o extraordinară privelişte de ansamblu a oraşului care, de departe, pare că are viaţă. Douăzeci de ani nu vor fi destui pentru ca Viena să se ridice din ruinele ei. Ruşii au intrat călări în marile săli, oglinzile uriaşe sunt sparte, tablourile tăiate pe pereţi pentru a nu rămâne întregi..., o cumplită sălbăticie, înainte de a părăsi Viena, o mai admirăm odată de pe podul suspendat al Dunării. Din fuga maşinii, profiluri drăguţe ne fac cu mâna. Sunt grupate în cozi imense la puţinele guri de apă care mai funcţionează. După costumele noastre de zbor, zecile de Fride şi de Gretchen ne cred americani. Părăsim oraşul împovăraţi de aceeaşi tristeţe a lucrurilor care nu se mai întorc. Ani de zile nu face să ieşi din graniţele ţării, pentru că întreaga Europă a fost consumată de tragedia acestui pustiitor război.

Drumul întoarcerii este şi mai penibil... Plouă şi avem şi cinci pene de cauciuc până la Piestany, iar ultimii 13 kilometri îi facem pe geantă, zdrăngănind pe străzi. Nu mai avem nici camere, nici petice. înfriguraţi şi morţi de foame, ajungem... de abia mai scapă un blestem printre buzele vreunuia... să fie aşa şi pe dincolo, cine s-o mai duce să vadă „BEHA” („Viena” scrisă în ruseşte, cum apărea pe tăbliţele indicatoare).

21 mai. A venit Mircea Şenchea din ţară. După ce a cheltuit aproape un milion de lei într-un interval scurt de timp, în care nu a făcut mai nimic, s-a întors azi, surâzător şi plin de încredere, pentru că s-a logodit (în secret) cu Lia Pascuţiu... Eternul pierde-vară! Vorbeşte, vorbeşte, nu ascultă nimic, e năuc şi distrat, capabil să-şi dea şi haina de pe el pentru prieteni şi, deşi m-a găsit în toane rele, trebuie să mărturisesc că mă amuză grozav.

22 mai. Mi-a venit un mandat de aducere de la Curtea Marţială a Corpului 6 Armată Sibiu pentru a apărea în faţa Cabinetului 1 Instrucţie în calitate de acuzat, pentru delictul de crimă. Mă primeşte Make Mărăşescu, comandorul comandant al aviaţiei de vânătoare. Prietenos, îmi promite că va da curs favorabil raportului confidenţial pe care l-am făcut. De fapt, nici eu nu ştiu ce vreau, aş pleca şi n-aş pleca încă, dar trebuie lămurită şi problema asta cu accidentul nefericit de la Sibiu.

29 mai. Plec totuşi cam îndoit fără *1001* (curierul obişnuit). Cu peripeţii, pilotul Ţăruş – cunoştinţa de la Transport din Răsărit – îşi asumă riscul şi mă transportă fără ştirea ruşilor, care au început să ne controleze mişcările, până la Sibiu. Seara, târziu, poposesc la fosta gazdă a lui Economu (sublocotenentul de infanterie de la Centrul de instrucţie Brăneşti, frate cu adjutantul stagiar Economu, căzut la americani, în 26 iulie). Mai simplu de cum mă aşteptam, la Cabinetul 1 Instrucţie găsesc un magistrat cumsecade care, documentat din acte şi depo-

ziţiile anexate ale martorilor, închide dosarul fără judecată şi fără ale complicaţii. Răsuflu uşurat faţă de greutatea acuzaţiei. Nu pot să plec din Sibiu fără a-l căuta pe bunul prieten al Grupului, sublocotenentul medic Ion Niculescu, care ne-a părăsit după Nikolaiev, fiind bolnav de plămâni, şi care este internat aici, cu apă la plămâni. I-am făcut o nemaipomenită bucurie şi mă întreabă de toţi. Are o faţă pământie. Tare aş vrea să scape şi să-şi vadă Crucea „Regina Maria” şi Vulturul german primite în Rusia... Mâine sunt liber.

31 mai. Aşezat confortabil în autobuzul CFR de Braşov, alunec pe şoseaua care şerpuieşte paralel cu munţii. Oprire la Făgăraş şi, cum fiecare oprire e cu alimentare, cumpăr cu 18 000 de lei două carpete drăguţe, pentru a fixa, pentru mai târziu, locurile pe unde am trecut. La Braşov, către ora 10.00 dimineaţa, descind la „Coroana”. Trenuri imediate nu sunt, dar nici camere nu sunt... Nedecis, ies din holul hotelului şi o pornesc totuşi spre gară. Nici nu am păşit bine în stradă şi mă fixează o privire mascată uşor de ochelari de soare, păr blond, buze umede, senzuale...
- Cocuţa! Tu aici?
- Uite că da!
- Ce cauţi?
- în orice caz, nu pe tine!
- Ştiam!...

Totuşi, facem câţiva paşi. Urcăm spre munte în faţa Tâmpei, la vila Cocuţei. Frumoasă este pajiştea cu flori, frumoase sunt clipele în care încercăm să ne depăşim.

- Nu te-ai schimbat deloc... sunt mulţumită de tine, ştii... am să mă mărit!

încheiem un capitol, locotenente! Mă bucur pentru ea, dar parcă îmi pare rău aşa, ca de o pierdere. La „Aro”, în faţa unui pahar cu vin, sunt singur cu gândurile şi las pe masă nota chelnerului – 5 000 de lei – pentru o consumaţie minoră. Aşa să se fi deteriorat toate? în drum, de la un magazin elegant („Djaburov”), cumpăr pentru Ica un şal frumos, imprimat cu motive arabe. în *Pulman,* călătoresc minunat în tovărăşia unei tinere mondene, pe care banii o fac să fie foarte dezinvoltă şi cu păreri îndrăzneţe, şi sporovăind de una, de alta, iată-mă ajuns în Bucureşti. Mama este la Frunzăneşti, reşedinţa de la ţară din timpul războiului. Ica e încântată de frumosul şal de la „Djaburov” cu motive arabe.

1-18 iunie. Zilele au zburat pe nesimţite şi, iată, sunt în ultima zi, mâine trebuie să plec înapoi. Am făcut numeroase drumuri la ţară şi prin Bucureşti. Se termină, înşirată, o modestă căsuţă acolo, cu infinite greutăţi învinse, datorită exclusiv mamei. E timpul să-i scutesc şi pe ei de necazuri, căci tata lucrează ca un rob. Horică face nunta. Ne-a luat-o înaintea celorlalţi trei muşchetari. De Miki m-am despărţit prieteneşte. Speră să se căsătorească cu o persoană importantă din lumea teatrului din Turnu Severin. La minister, toţi au fost drăguţi, mai ales Pretorián, care era apropiat de noi încă din Rusia.

19 iunie. Cu un *Ju 52* mă întorc la Piestany.

Din partea ministrului, care în zilele trecute m-a primit de trei ori, le transmit băieţilor veşti în parte liniştitoare, în parte nu. Bate un vânt de nesiguranţă, de provizorat. Sunt zvonuri de desfiinţare de unităţi.

20 iunie-31 iulie. în zilele ce urmează, până la finele lui iulie, cu inconştienţa tinereţii, petrecem frenetic tocmai pentru că nu ştim ce va urma. Gazda mea este din ce în ce mai drăguţă. îmi aduce o uriaşă farfurie adâncă, cu un fel de macaroane stropite cu mult unt şi împănate cu bucăţi de slănină, totul acoperit abundent cu zahăr tos. încerc, din politeţe, să servesc ceva, dar e imposibil. Cum să scap? îl chem pe Tucă, ordonanţa mea, şi îi spun să o termine.

- Nu pot, domule locotenent!
- Mănânc-o, că te ia dracu'! Ce, vrei să ne facem de râs?
- Păi, mi-a dat şi mie una!...

Cât am fost plecat la Bucureşti, i-am lăsat camera lui Colea, care le-a făcut mai multe necazuri. Adormind cu ţigara aprinsă, a dat foc la pilota cu care era învelit şi de abia a fost salvat, fiind aproape asfixiat de fumul focului mocnit. Joc şah cu furie şi ultimele zile le petrec cu îndârjire. Mă despart greu de „pianista poloneză” de la „Eden”, prietena mea bună care nu a reuşit să mă înveţe engleza, dar cu care, datorită formaţiei ei intelectuale, tempera-mentului şi caracterului ei, am petrecut minunate clipe de mulţumire! Mă invită pentru la iarnă, invitaţie însoţită de remarca în franceză: *á 40 ans commence la vie.*

31 iulie. *Decolăm pentru patrie!* Este ziua reîntoarcerii, care mă bucură mai puţin decât cea a plecării pe front. Raidul decurge în condiţii normale, cu prima escală pe Miskolc. Suntem îmtâmpinaţi pe teren de Galea, cu Clari şi Magda, sora ei, şi de un ordin rusesc prin care suntem blocaţi pe teren. Noroc însă că fusese numai o neînţelegere care, prin conciliabule, s-a rezolvat şi, către ora 14.00, decolăm pentru Sibiu. Toţi afară de Neagoe, care are ghinion şi se rătăceşte cu patrula, sosind târziu şi, ca totul să fie complet, rupe şi avionul la aterizare.

în etapa asta, trecând pe lângă Zvolen, am văzut pe coasta muntelui sanatoriul de la Sliaci şi, neavând de lucru, anunţ la radio: „Uite sanatoriul de unde trăgea ACA- ul!” Nici nu termin bine şi o voce precipitată lansează întrebarea: „Unde trage ACA-ul?” Se citeşte în acest glas întreaga nelinişte din nenumăratele misiuni, frânturi de amintiri (mi se pare că a fost Mircea Şenchea].

La Sibiu, deşi e vânt puternic, este o căldură grozavă. Aproape să nu mai recunosc Turnişorul, care s-a mărit poate de trei ori... Sosesc rând pe rând toţi, în patrule sau în celule, afară de Mircea, dar nu sunt neliniştit, pentru că „DArtagnan” trece pe la Cugir, să o vadă pe noua „Constance Bonacieux”, care se numeşte Lia Pascuţiu, deşi mă gândesc că „1 galben” al lui merge tot atât de prost ca şi „1 albastru” al meu. Le joacă pistoanele cu segmenţii uzaţi! într-un târziu, soseşte şi el şi, voind să-l întoarcă cu viteză prea mare, îl dă în plan. Pe terenul ăsta sunt trist, în fruntea

Grupului se întoarce Emil Georgescu (din raţiuni de stagiu], pe terenul de unde am plecat cu Toma Lucian care merita o altă soartă. Către ora 17.00, decolăm pentru Bucureşti, unde sosim peste 35 de minute. Facem o trecere frumoasă în formaţie strânsă peste Capitală, pe o căldură sufocantă. La aterizare, nu ne aşteaptă nimeni; se întorc eroii de pe front, unii de peste trei ani în campanie!...

Nu suntem dezamăgiţi, poate miraţi, nu înţelegem, câte un surâs amar ne flutură pe buze apoi, hotărâţi, fiecare îşi vede de treaba lui. Nu ştiu dacă i-ar bucura o primire din partea mai marilor de azi. De aici, de la Popeşti-Leordeni, grupuri mici, cu zestrea în mână, ies la şosea spre „Viscofil”, pentru a prinde o ocazie către Bucureşti.

30 octombrie. August, septembrie, octombrie trec pe nesimţite la un serviciu la care nu facem mai nimic şi singurul lucru bun este că îl avem comandant pe domnul comandor Ion Negrescu – fostul comandant al Grupului 9 în Rusia, care ne cunoaşte şi pe care îl stimăm –, în rest, împreună cu Serghie Ţiganu (mecanic) şi cu Antonescu (căpitan casier), fac nenumărate vânători de iepuri de cum prind un timp liber.

Anii 1946,1947,1997

Februarie 1946. Intermezzo. Schi. Revăd după patru ani cabana vânătorilor de pe Diham şi fosta cabană preferată a mareşalului de pe Susai, unde Antonescu făcea schi. Totdeauna îmi voi aminti cele aproape trei săptămâni petrecute într-un dolce farniente continuu. Plimbarea pe celălalt tărâm. Goana prin pădure. Ne place să ne amăgim, dar vom lua de la viaţă doar atât cât trebuie.

16 martie. *Se acordă căpitanului aviator Dobran Ion Cupa „Hubert” pentru excepţionala activitate aeriană 1945-1946.*

28 aprilie. Duminică! Filmul de ieri, *Nevastă-mea, vrăjitoarea,* văzut cu Pusy, în sfârşit, a avut urmări! încet, clar, limpede, amândoi ne-am precizat sentimentele şi am cerut-o în căsătorie! Mi-a răspuns simplu: „Cred că am să fiu fericită cu tine!” E singurul lucru pe care îl doresc şi eu. Şi poate că va veni şi marea zguduire pe care o aştept.

10 mai. Pentru Rege, o formaţie în M entuziasmează mulţimea. Băieţii zboară cu trup

şi suflet pentru Majestatea Sa.

14 mai. La A.S.A.M. Herăstrău cu delegaţia cehă. îmi trebuie mult mai mult autocontrol decât aş fi crezut că am.
19 iunie. Facultatea de Drept fără frecvenţă şi cu posibilitatea de a da examenele indiferent de anii de curs. Ideea e născută din îndoiala pentru viitor. *Dreptul Roman,* spaima facultăţii cu Stihus; mi-au trebuit trei sesiuni pentru a lua anii unu şi doi.

20 iulie. Ziua Aviaţiei este tristă. Parcă statuia aviatorilor nu mai are sens. Sunt prea multe aripile frânte în jurul ei pentru că victoria de sus să fie o adevărată victorie. Am impresia că este o eliberare, o dematerializare, că e un suflet care se înalţă mereu din vechile chinuri ale celor care zboară. Sunt încă trist. Pusy nu poate acum să-mi umple viaţa şi eu, *acum* am nevoie de un suport, nu mă mai recunosc. Sub un aparent echilibru se dezlănţuie furtuni care mă lasă cu totul descumpănit. Ziua de mâine? Rămâne mereu departe. Mai bine zbaterea celei de azi şi măcar am un scop. Muncesc nebuneşte profesional şi nu găsesc nimic în muncă. Poate că aşa voi ajunge să mă aproprii de sfârşit, fără să bag de seamă că am trăit!

5 decembrie 1946. Ziua nunţii noastre. Apoi, Bra- şov-Flotila-Sinaia-Flotila-Carmen Sylva...

16 august 1947. Stabilizare... comprimarea băieţilor... Am rămas doar trei inşi din promoţia 1941: eu, Galea şi „Chiţu” Gavriliu, asta azi, 16 august 1947...

16 decembrie 1997. Ce zguduiri au urmat? Memorialul durerii este o palidă imagine – poate nici a suta mia parte! – din grozăviile pe care rezistenţa română,

intelectualii, muncitorii şi ţăranii au trebuit să le suporte după minuţiosul plan K.G.B.-ist de desfiinţare a masei acesteia latine, rămasă o insulă în „marea slavă”.

Am trăit să văd cum se prăbuşeşte acest uriaş imperiu al crimei care a terorizat lumea, dar revoluţia noastră furată rămâne mică, mică de tot, şi lupta continuă până ce „omul de tip nou” va fi remodelât.

Sfârşitul jurnalului

Partea a IV-a

Iconografie



Jandarmul rural Constantin Dobran şi Maria Dobran (moaşă, fostă Angelescu], la 29 martie 1915, părinţii viitorului as Ion Dobran, aici elev la Şcoala de Băieţi nr. 28 din Bucureşti, în 1928.





Cu familia şi prietenii, în 1923, la Ştefăneşti (Argeş), *din stânga jos:* Ica (sora autorului), Ion Dobran, bunica Maria Dobran, doi prieteni de joacă; *sus:* Ion Dobran (fratele tatălui, It.-coL), Maria şi Constantin Dobran (părinţii) şi menajera.



Elev la Liceul militar, din Târgu Mureş, în 1935, când a devenit membru ARPA.

Maria Dobran, în vizită Ia fiul ei, la Liceul militar din Târgu Mureş, 1933.

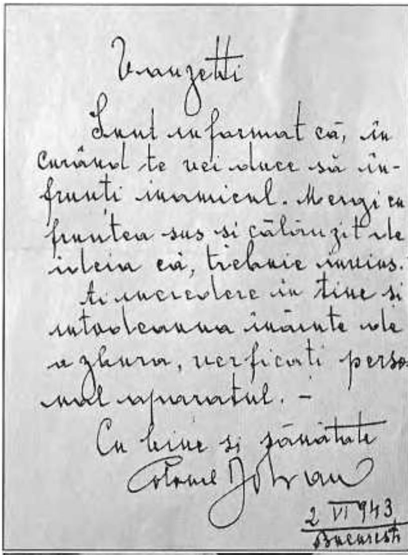






în ultimul an de Liceu militar, cu camarazii de clasă şi ofiţerii-comandanţi (1939],

La absolvirea Liceului militar (1939).



Vanzetti

Sunt informat că, în curând te vei duce să înfrunţi inamicul. Mergi cu fruntea sus şi călăuzit de ideia că, trebuie învins.

Ai încredere în tine şi întotdeauna înainte de a zbura, verificaţi personal aparatul. –

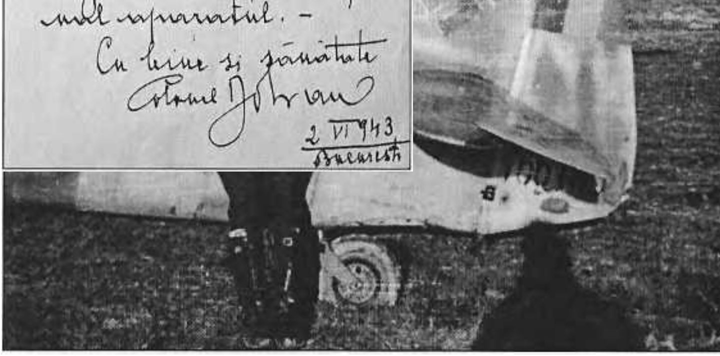
Cu bine şi sănătate

Colonel Dobran

2 VI 943

Bucureşti

Scrisoarea, în facsimil, primită de „Fachirul” de la unchiul său, lt.-col. Ion Dobran, înainte de plecarea pe frontul de Răsărit.



„Fachirul” pe Frontul de Est, purtând la carâmbul cizmei drepte harta operativă germană, pe muşama, care s-a păstrat până astăzi. Denumirea localităţilor, trecute în jurnal după aceasta, este operată în ediţia de faţă a cărţii conform *Map data © 2018 Google.*







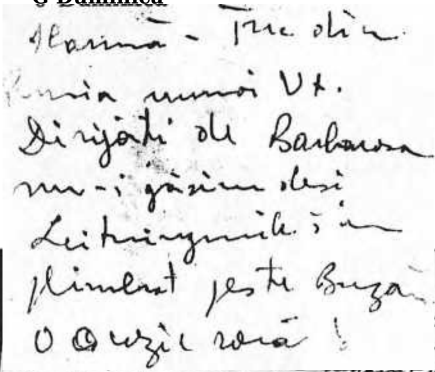




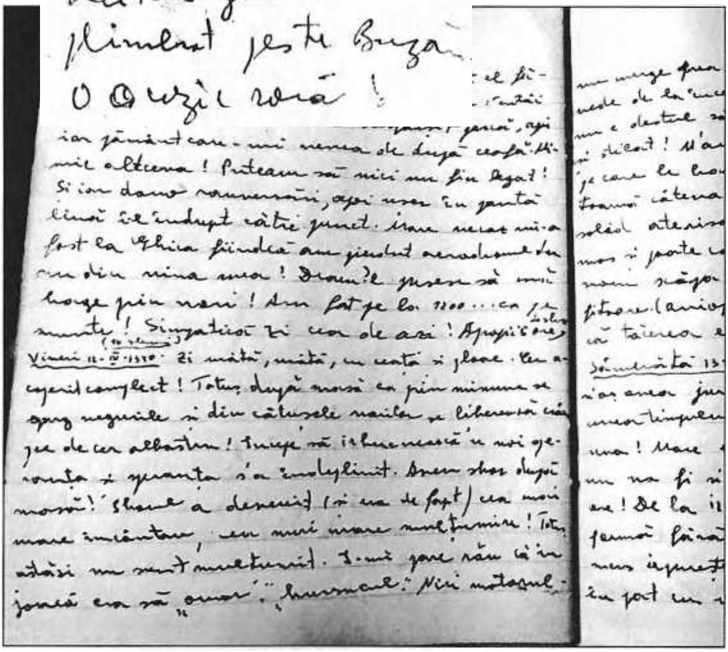
Cei patru „muşchetari”, *de sus:* Horia Pop, Mircea Şenchea, Ion Dobran, Ion Galea şi mascotele lor, Lică şi Gil, purtătoare de noroc.

AUGUS

G Duminică



Alarmă - Trec din
[illegible]nia unui V+.
Dirijați de Barbarossa
nu-i găsim deși
Leitungurile și am
plimbat peste Buzău.
O zi rară!



File din agenda, respectiv din caietul de însemnări de front aparţinând lui Ion Dobran, în facsimil.



5 aprilie 1940, grup de piloţi în pregătire: M. Şenchea, I. Grama,
I. Diec, I. Diaconu, R. Bucşa, L. Munteanu, G. Nistor, C. Constantin şi It. C. Teodoru.



în 1941 la Ghimbav, cu pilotul Colea Naghirneac în prim-plan.



„Fachirul” şi gloriosul său *Messerschmitt Me 109 G6,* vara anului 1943.



0 partidă de rummy pe aerodrom, între două asalturi: Cristea Chirvăsuţă, căpitanul mecanic Fenici (viitor general), adjutantul Florescu ş.a.



„Fachirul” în viziunea caricaturistului militar Vasile Scripcaru (1917-1945).



Miskolc (Ungaria), 1945, revistă de front a Grupului 9 Vânătoare comandat de Bâzu Cantacuzino (în plan secund), în prim-plan sunt generalul Ionescu „Pipiţu” şi comandantul Titi Tănăsescu. Undeva în plan secund se afla şi Ion Dobran.

în ziua nunţii cu Angela Maria Orăşanu, alias „Pusy” (5 decembrie 1946).





Pe străzile Braşovului, în luna de miere.

Cristina şi lonuţ, cei doi copii ai soţilor Angela şi Ion Dobran.





Din nou împreună cu mama, de acum bunică.



Pe aeroportul Otopeni, aproape de anii pensionării.



De Ziua Aviaţiei în Bucureşti, la 20 iulie 2010, împreună cu generalul Liviu Şerban (ginerele „Fachirului"), Eleonora

Arbănaş (de la Fundaţia „Alexandru Şerbănescu”)
şi comandorul Alexe Rusen.



întâlnire cu „gladiatorul” american Barrie Davis (23 ianuarie
2010, Muzeul Aviaţiei, Bucureşti], cu care se duelase în urmă
cu 65 de ani pe cerul României (la 6 iunie 1944).
Povestea aceasta a făcut ceva vâlvă în presa vremii.



Acasă la „Fachirul” în vara anului 2004, lângă







Macheta aparatului Me 109 G, cu nr. 4, zburat de „Fachirul” pe Frontul de Est.

Noiembrie 2017, la Cercul Militar Naţional, cu ocazia comemorării asului Dan Valentin Vizanty. Fachirul este general-maior în retragere şi se apropie vertiginos de suta de ani.
Foto: Dana-Irina Stănculea.



Câţiva dintre fanii „Fachirului”, membri ai Asociaţiei *Deutsches Freikorps,* care îi umplu singurătatea din strada Popa Nan (6 ianuarie 2018). *Foto:* lonuţ Mititelu.



Celebra de acum hartă militară a „Fachirului”, una dintre puţinele amintiri materiale rămase din războiul mondial.

„Fachirul”, caricaturizat după o fotografie din tinerețe de P. Burianu.





În inedita postură de... străbunic. Viața merge înainte!

INDICE DE NUME
(Selectiv)

D

E

F

G

H

I

O

V

W

Z

CUPRINS



Carte de o sinceritate uluitoare.

„Observatorul militar”, nr. 13/1998

Prin „jurnalul locotenentului Dobran”, literatura militară îşi adaugă una dintre cărţile ei cele mai vii, veridice, trăită de la prima până la ultima pagină şi, deci, între cele mai importante pe care vreun militar de profesie le-

a încredinţat tiparului vreodată.

„Litere”, nr. 8(221]/2018



Generalul-maior (ret) Ion Dobran (n. 5 februarie 1919, Văleni Podgoria, Argeş), alias „Fachirul”, este absolvent al Şcolii Militare de Ofiţeri de Aviaţie din Cotroceni (10 mai 1941), specia-lizat în aviaţia de vânătoare. încadrat în Grupul 9 Vânătoare (Flotila 1 Vânătoare), Escadrila 48, a luptat iniţial pe Frontul de Est, contra Rusiei sovietice, ulterior contra anglo-americanilor şi a germanilor, zburând de regulă aparatul *Messerschmitt Me 109G,* la manşa căruia va obţine majoritatea victoriilor sale care-l vor situa pe un loc onorabil în *Lista aşilor aripilor româneşti,* cu 13 avioane inamice distruse (dintre care nouă certe, trei probabile şi unul incendiat la sol), per total adunând 340 de misiuni şi 74 de lupte aeriene, el însuşi fiind doborât de trei ori, din fericire fără urmări grave.

Jurnalul de faţă, scris „seară de seară, la lumina lumânării de campanie”, în fond singura sa carte în adevăratul sens al cuvântului şi care acoperă, practic, ultimii doi ani ai celui de-al Doilea Război Mondial, într-o formă oarecum brută, a văzut lumina tiparului în alte două ediţii până astăzi, ambele la Editura Modelism, în 1998 şi, respectiv, în 2010, sub titlul *Jurnalul locotenentului Dobran,* atât de comun cunoscătorilor, prin grija entuziastului jurnalist, editor şi mare pasionat de aviaţie şi, în genere, de armată şi de tehnică militară, inginerul Cristian Crăciunoiu.

Dan Giju

ISBN 978-606-8804-
editura.favorit@yahoo.com

colecţia AŞII AVIAŢIEI REGALE

[19] Eberhard von Mackensen (1889-1969), general în *Wehrmacht,* Cavaler al Crucii de Fier cu Frunze de Stejar. în martie 1943, comanda Armata 1 Panzer în a treia bătălie de la Harkov. Ulterior, va comanda Armata a 14-a, pe frontul italian, unde va fi implicată într-o discutabilă acţiune soldată cu pedepsirea unor civili în contrapartidă cu crimele unor partizani asupra trupelor germane, fapt pentru care, după 1945, va fi judecat pentru crime de război de către învingători şi condamnat la moarte,

[25] Porecle date începătorilor, indiferent dacă erau nou veniţi pe

[29] Ruşii aveau, într-adevăr, avioane de luptă pilotate de femei, poreclite „vrăjitoarele nopţii", fiindcă ieşeau în misiune exclusiv noaptea, chiar un regiment de gardă de bombardament uşor, comandat în 1945 de către locotenent-colonelul Eudoxia Berchanskaia. Aveau în dotare biplane biloc, monomotor *Po-2.* După război, cinematografia sovietică a realizat filmul intitulat

[30] Hans-Ulrich Ruddel (1916-1982), cel mai mare as al aviaţiei de asalt germane din al Doilea Război Mondial. Şi-a început cariera ca pilot de *Stukas (Junkers 87)* în Polonia, în 1939. A fost doborât de peste 12 ori, a participat la 2 530 de misiuni de război, în cursul cărora a distrus 519 blindate sovietice, nava de linie sovietică „Marat", un distrugător, 70 de nave de debarcare şi 9 avioane inamice (luptă aeriană). A fost decorat cu cea mai înaltă decoraţie germană de război, Crucea de Fier cu spade, Frunze

[31] Generalul de escadră Gh. Jienescu (1894-1971), Ministru Secretar de Stat la Subsecretarul de Stat al Aerului în timpul

[73] Giinther Liitzow (1912-1945), colonel, comandant de grup, as al *Luftwaffe,* creditat cu 110 victorii la inamic

obţinute în 310 misiuni de luptă (o victorie la trei ieşiri), majoritatea pe Frontul

[75] Erou al Grupului 5 Bombardament Greu, locotenentul (r) Sorin Tulea (1915-2005) a reuşit să scape cu viaţă, într-un final, şi să-şi relateze aventura de pe front şi din penitenciarele comuniste în cartea *Amintiri din războaie neterminate* (2003).

[101] Adjutantul Traian Dârjan (1920-1945), as al aripilor româneşti, cu 11 victorii aeriene omologate, a scăpat atunci, ca să cadă câteva luni mai târziu, la 25 februarie 1945, la Diîbravy, în Republica Slovacă de azi, într-o misiune cu cântec, acoperindu-l pe „Bâzu” Cantacuzino în luptă cu vânătoarea germană condusă